

Notulen

Klankbordgroep Keutelbeek / Barbarastraat

Bijeenkomst van 9 juli 2026

Status	Gepubliceerd op 23 juli 2026
Datum	9 juli 2026
Locatie	Triade Geleen
Aanwezigen	Bewoners, ondernemers, projectorganisatie/gemeente, omgevingsmanager/voorzitter, Waterschap, verkeerskundigen van Grenspaal12 en overige adviseurs
Karakter	Zakelijke samenvatting van standpunten, reacties, verschillen van inzicht, afspraken en openstaande punten; geen woordelijk verslag

Executive summary - ernstig aangetast vertrouwen in het participatieproces

Tijdens de klankbordgroep van 9 juli 2026 is het vertrouwen van een deel van de bewoners en ondernemers in de openheid, gelijkwaardigheid en daadwerkelijke beïnvloedbaarheid van het participatieproces ernstig aangetast.

Bewoners en ondernemers verwachtten naar aanleiding van de raadsronde van 27 november 2025 een hernieuwd en open participatieproces, met ruimte voor meerdere oplossingen en aantoonbare verwerking van hun inbreng in de verdere uitwerking van het ontwerp. De bijeenkomst had in de praktijk echter vooral **het karakter van een presentatie, bespreking en verdediging van de verkeerskundige second opinion van Grenspaal12 op het voorlopige schetsontwerp van Royal HaskoningDHV**.

Hoewel in het programma uitdrukkelijk ruimte was opgenomen voor de ontwerpvoorstellen van bewoners en ondernemers en voor een daaropvolgende dialoog, werden de aangeleverde schetsontwerpen tijdens de bijeenkomst niet herkenbaar en afzonderlijk beoordeeld. Inhoudelijke reacties daarop **werden pas na afloop aangetroffen in online gepubliceerde presentatiedia's die tijdens de bijeenkomst niet waren getoond of besproken**. Daardoor konden de indieners de beoordelingen niet controleren, daarop niet reageren en eventuele onjuiste aannames niet corrigeren.

Tijdens de rondvraag, die de beloofde dialoog verving, bleek bovendien dat de keuze om de ventweg niet verder als volwaardige ontwerpvariant uit te werken feitelijk al vaststond. Op het verzoek van een bewoner en een ondernemer om een schetsontwerp waarin de ventweg en de bomen gezamenlijk werden ingepast, werd geantwoord dat een dergelijk ontwerp niet zou worden gemaakt. Daarop stelde een bewoner dat bewoners en ondernemers kennelijk **“voor spek en bonen”** aan tafel zaten.

Volgens betrokken deelnemers werd op het verzoek om een ontwerp met bomen en ventweg gereageerd met:

“Dat ga ik nooit doen.”

De ondernemer gaf daarop aan het vertrouwen in het proces te hebben verloren en de volgende bijeenkomst niet meer te zullen bijwonen. Vanuit Grenspaal12 werd daarop gereageerd met:

“Ja, dat mag.”

Een andere ondernemer gaf aan deze reactie en de wijze van bejegening als respectloos te ervaren. Een bewoner herhaalde meerdere malen dat bewoners en ondernemers “**voor spek en bonen**” aan tafel zaten.

Deze gebeurtenissen versterkten de indruk dat een cruciale ontwerpkeuze al was gesloten voordat daarover volwaardige participatie had plaatsgevonden. Deelnemers betwijfelden daardoor of hun voorstellen nog tot daadwerkelijke heroverweging konden leiden en of zij als gelijkwaardige gesprekspartners werden behandeld. De bijeenkomst werd door hen meer ervaren als het toelichten en verdedigen van een reeds bepaalde richting dan als het gezamenlijk en gelijkwaardig onderzoeken van alternatieven.

Status. Binnen de klankbordgroep is geen consensus bereikt over het laten vervallen van de ventweg. Evenmin is gezamenlijk vastgesteld dat aan de verwachte hernieuwde participatie is voldaan. De bijeenkomst eindigde met een duidelijk afgenomen vertrouwen bij een deel van de bewoners en ondernemers in de openheid, gelijkwaardigheid en daadwerkelijke beïnvloedbaarheid van het participatieproces.

Kern van de bewoners- en ondernemersinbreng

Verkeersveiligheid moet aantoonbaar de hoogste prioriteit krijgen, vóór ruimtelijke of esthetische optimalisatie.

De ventweg moet niet uitsluitend als verkeersstrook worden beoordeeld, maar als samenhangend geheel van bereikbaarheid, parkeren, groenstrook, negen volwassen bomen, stoep, inritten en ruimtelijke identiteit.

Behoud van bomen, voldoende schaduw en verkoeling, beperking van geluid, stank en uitlaatgassen, en bescherming van woon- en ondernemersfuncties zijn wezenlijke belangen.

Beide rotondes, zebrapaden, GOW-30 en aanvullende snelheidsremming moeten inhoudelijk en transparant worden onderzocht; bewoners willen de juridische en richtlijnmatige onderbouwing kunnen controleren.

Parkeren, laden en lossen, bevoorrading en bereikbaarheid moeten per locatie en doelgroep worden getoetst, waaronder specifiek de bewoners boven de winkels en de inritten bij nummers 2 en 4.

1. Doel, status en verloop van de bijeenkomst

Doel. De bijeenkomst had tot doel de vragen over de ontkluiting en inrichting van de Keutelbeek te bespreken, de verkeerskundige second opinion van Grenspaal12 toe te lichten en bewoners en ondernemers in de gelegenheid te stellen hun belangrijkste aandachtspunten voor het vervolgon ontwerp mee te geven.

Status. Er is geen definitief ontwerp vastgesteld. Evenmin is binnen de klankbordgroep overeenstemming bereikt over de ventweg, de uiteindelijke wegcategorisering of het behoud van beide rotondes. Wel zijn meerdere onderzoeken, controles en nadere onderbouwingen toegezegd.

Participatie. Bewoners en ondernemers gaven herhaaldelijk aan dat hun belangen niet los van elkaar kunnen worden beoordeeld. Verkeersveiligheid, bomen, parkeren, bereikbaarheid, laden en lossen, geluid, leefbaarheid en de vorm van de beek grijpen ruimtelijk en functioneel in elkaar. Zij vroegen daarom om zichtbaar maatwerk in plaats van een standaardbenadering van een ETW-30. Tevens is herhaalde malen uitgesproken dat er een ontwerp met ventweg was toegezegd en niet nagekomen. En bovendien werd uitgesproken dat we voor spek en bonen aan tafel zitten.

2. Belangen en uitgangspunten van bewoners en ondernemers

Veiligheid van voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en bewoners staat voorop. De huidige snelheid en inrichting worden als onvoldoende veilig ervaren.

De Barbarastraat is een gemengde en complexe straat met woningen, bovenwoningen, winkels, zorgfuncties, bevoorradings-, laden en lossen, bezoekers, fietsers en doorgaand verkeer. Het ontwerp moet deze feitelijke complexiteit erkennen.

De ventweg wordt door bewoners en ondernemers beschouwd als een integrale ruimtelijke structuur: niet alleen asfalt, maar ook bomen, groen, inritten, stoep, parkeren, toegang tot woningen en een overgang tussen oud en nieuw Geleen-Zuid.

De volwassen bomen hebben volgens bewoners een directe functie voor schaduw, hittebeperking, waterberging, luchtkwaliteit, geluidsbeleving en de identiteit van de straat. Besluitvorming mag niet vooruitlopen op volledig boom- en natuuronderzoek.

De huidige rotondes worden door meerdere bewoners als herkenbaar en snelheidsremmend ervaren. Bewoners willen dat zowel de rotonde Spaubeeklaan als de rotonde Lienaertsstraat serieus wordt onderzocht en niet alleen vanuit een abstract richtlijnbeeld wordt beoordeeld.

De representativiteit van verkeers- en parkeertellingen wordt betwist, onder meer vanwege meetmomenten, januari als meetmaand, het aantal meetpunten en de vraag of de ventweg volledig is meegenomen.

Parkeerberekeningen moeten niet alleen een totaalcapaciteit tonen, maar ook de bruikbaarheid, ligging en loopafstand per doelgroep. Bijzondere aandacht is nodig voor bewoners boven de ondernemers, bezoekers, personeel, leveranciers en ondernemers met laden en lossen.

Bewoners en ondernemers verwachten transparante, controleerbare onderbouwing van keuzes, inclusief de relevante richtlijnen, de afweging ETW-30 versus GOW-30, de gegevens achter tellingen en de consequenties van elke ontwerpvariant. Opvallend was dat vragen naar de GOW-30 optie stelselmatig werden afgekappt.

3. Bespreking per onderwerp

3.0 Ontwerpen bewoners/ondernemers na ophaalronde Bewoners/ondernemers overleg Rector Raevenhuis Sweikhuizen

Inbreng bewoners en ondernemers

Bewoners en ondernemers hebben van de Gemeenteraad de opdracht gekregen om schetsontwerpen aan te leveren o.b.v. hun wensen, rekening houdend met de wensen van de gemeente Sittard-Geleen. Ze hebben om dit zorgvuldig te doen zelf een bewonersbijeenkomst georganiseerd in het Rector Raevenhuis in Sweikhuizen. Op basis van deze ophaalronde zijn door de bewoners en ondernemers twee algemeen gedragen voorstellen gedaan. In beide voorstellen is de ventwegconstructie met bomen opgenomen.

Reactie projectorganisatie

Geen reactie, alleen voor ter kennis aangenomen

Stand na bespreking

Onduidelijkheid over in hoeverre deze ontwerpen serieus zijn bestudeerd.

3.1 Beekprofielen, ruimtebeslag en projectdoelen

Inbreng bewoners en ondernemers

Bewoners vroegen hoe een V-profiel, L-profiel of U-profiel zich verhoudt tot het hoogteverschil, de beperkte ruimte en het beeld van een rustig kabbelende beek. Zij vroegen om concrete maatvoering: hoeveel breedte kost een natuurlijk talud en welke functies moeten daarvoor wijken? Ook werd benadrukt dat het oorspronkelijke noodzakelijke doel - het scheiden van vuil en schoon water en het verminderen van wateroverlast – niet ondergeschikt mag raken aan aanvullende doelen zoals biodiversiteit of ruimtelijke kwaliteit. Een ondernemer formuleerde dit als het onderscheid tussen een “need to have” en een “nice to have”.

Reactie projectorganisatie

De projectorganisatie lichtte toe dat over het hele tracé naar een optimum wordt gezocht. Een V-profiel heeft ecologische en visuele voordelen maar vraagt meer ruimte; lokaal kunnen harde wanden of gecombineerde profielen nodig zijn. Grondaankoop beïnvloedt de kostenafweging. De organisatie stelde dat waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit samen kunnen worden nagestreefd en dat een open systeem toekomstbestendiger kan zijn dan een nieuwe langdurige overkluizing.

Stand na bespreking

Er is overeenstemming dat veiligheid en technische haalbaarheid randvoorwaarden zijn. Er is geen overeenstemming over de prioritering van projectdoelen wanneer biodiversiteit, beekprofiel, bomen, ventweg en leefbaarheid om dezelfde ruimte concurreren. Dit moet in het vervolgontwerp expliciet en navolgbaar worden afgewogen.

3.2 Hydrauliek, afvoer, afdichting en onderhoud

Inbreng bewoners en ondernemers

Er zijn vragen gesteld over de maximale afvoer van circa 1,4 m³ per seconde, mogelijke opstuwing in de bocht en versmalling, de werking van de beek tijdens droge perioden, de afdichting van de bodem, het afkoppelen van hemelwater en de capaciteit van de buffers. Bewoners vroegen om een totaaloverzicht van de waterstromen vanaf Beek tot en met de Barbarastraat. Ook werd gevraagd hoe en hoe vaak wordt gemaaid, omdat grootschalig maaien de belevingswaarde tijdelijk sterk kan aantasten.

Reactie projectorganisatie / waterschap

De maximale afvoer is een ontwerpcapaciteit voor uitzonderlijke omstandigheden; normaal is de wateraanvoer veel lager. Het gewijzigde ontwerp wordt opnieuw hydraulisch doorgerekend. Waarschijnlijk wordt een kleipakket of andere afdichtende laag gebruikt, maar dit wordt nog intern bij het Waterschap nagevraagd. Niet al het hemelwater van bestaande woningen wordt afgekoppeld; per locatie wordt beoordeeld wat technisch en financieel redelijk is. Het maaibeheer wordt afgestemd op zowel ecologie als afvoercapaciteit en zo mogelijk gefaseerd uitgevoerd.

Stand na bespreking

De hydraulische toets, het materiaal van de afdichting en een vollediger overzicht van waterstromen blijven openstaande punten. De resultaten van de nieuwe hydraulische toets worden met de klankbordgroep gedeeld.

3.3 Bomen, treurbeuk, natuurwaarden en hitte

Inbreng bewoners en ondernemers

De treurbeuk en de overige volwassen bomen zijn nadrukkelijk als essentieel belang benoemd. Bewoners wezen op schaduw en verkoeling voor zuidgerichte woningen, vermindering van wateroverlast, verbetering van luchtkwaliteit en geluidsbeleving, en de ruimtelijke identiteit van de straat. Zij maakten duidelijk dat het niet om één boom gaat, maar om de hele bomenrij. Een ontwerp zonder zichtbaar ingetekende bomen werd als onvoldoende ervaren.

Reactie projectorganisatie

Voor de treurbeuk is toegezegd dat een boomeffectanalyse wordt uitgevoerd zodra het ontwerp verder is uitgewerkt. Een boomdeskundige beoordeelt of de ingreep kan. Kan de boom de ingreep niet verdragen, dan wordt het ontwerp aangepast. Daarnaast lopen onderzoek naar de staat van de bomen en natuurwaardeonderzoek naar flora en fauna; voor sommige soorten moeten seizoenen worden afgewacht. Informatie over de beschikbare ruimte bij Zuyderland wordt geverifieerd.

Stand na bespreking

Behoud van de treurbeuk is als belangrijk gezamenlijk uitgangspunt benoemd. Voor de overige bomen is nog geen uitkomst of ontwerpbesluit genomen. De relatie tussen boomonderzoek, natuurwaardeonderzoek en het ontwerp wordt in de volgende bijeenkomst afzonderlijk behandeld.

3.4 Zebrapaden, voetgangers en oversteekbaarheid

Inbreng bewoners en ondernemers

Vanwege het seniorencomplex, Park Glana, winkelcentrum Zuidhof, zorgfuncties en dagelijkse loopbewegingen is gevraagd om veilige en herkenbare oversteekplaatsen. Een zebrapad wordt door bewoners als een concreet onderdeel van een veilige straat beschouwd, niet als een ondergeschikt detail.

Reactie Grenspaal12

Een zebrapad wordt niet standaard op elke ETW-30 toegepast, maar kan wel worden verantwoord wanneer sprake is van een duidelijke oversteekconcentratie. Als de behoefte voldoende wordt aangetoond, kunnen één of meer zebrapaden in het ontwerp worden opgenomen.

Stand na bespreking

Er is nog geen locatie of aantal vastgesteld. Het aantonen van de oversteekconcentraties en het vertalen daarvan naar het ontwerp blijft een vervolggopgave.

3.5 Wegcategorie ETW-30 versus GOW-30**Inbreng bewoners en ondernemers**

Bewoners en ondernemers wezen erop dat de Barbarastraat niet als een gewone erftoegangsweg wordt ervaren. De intensiteit, de aanlooppunt van de autosnelweg, hulpdiensten, openbaar vervoer, bevoorradings en de vele functies geven de straat volgens hen kenmerken van een ontsluitende weg. Er is daarom gevraagd om GOW-30 als serieuze variant te onderzoeken. Ook is gevraagd om de juridische en richtlijnmatige basis van de uitspraken over ETW-30, rotondes en ventwegen schriftelijk te leveren.

Reactie Grenspaal12 / projectorganisatie

De gemeente heeft de Barbarastraat gecategoriseerd als ETW-30. Grenspaal12 lichtte toe dat de gemiddelde intensiteit van circa 4.620 motorvoertuigen onder de gehanteerde grens van circa 6.000 ligt en dat GOW-30 vooral wordt overwogen bij een duidelijker netwerkfunctie of hogere intensiteiten. De inrichting van ETW-30 en GOW-30 verschilt onder meer in voorrang, fietsvoorzieningen, bushaltes en snelheidsremmers. Toegezegd is de keuze en de relevante richtlijnen nader te onderbouwen, inclusief voor- en nadelen.

Stand na bespreking

De wegcategorie is inhoudelijk betwist. De projectorganisatie werkt vooralsnog vanuit ETW-30, maar de gevraagde onderbouwing en heroverweging moeten nog worden aangeleverd. Er is hierover geen consensus.

3.6 Verkeerstellingen, snelheid en representativiteit**Inbreng bewoners en ondernemers**

De gemiddelde intensiteit van 4.620 motorvoertuigen, de piekwaarden en de circa 435 fietsbewegingen zijn besproken. Bewoners vroegen of verkeer op de ventweg volledig is meegeteld. Een ondernemer plaatste als voormalig wetenschapper vraagtekens bij de representativiteit van de tellingen en het parkeeronderzoek, onder meer vanwege januari als meetmaand, het beperkte aantal meetmomenten en de gekozen tijdstippen. Ook werd benadrukt dat gemiddelden piekdagen kunnen verbergen.

Reactie Grenspaal12 / projectorganisatie

Naar aanleiding van eerdere opmerkingen zijn aanvullende tellingen uitgevoerd, ook voor de ventweg. Volgens Grenspaal12 lag de hoogste dag in de telperiode iets boven 5.000 voertuigen. De V85 van circa 41 km/uur bevestigt dat de feitelijke snelheid te hoog is voor een 30 km/uur-weg. De onderzoeken zouden volgens de geldende normen zijn uitgevoerd, maar vanwege de geuite twijfel worden de verkeers- en parkeergegevens opnieuw gecontroleerd.

Stand na bespreking

De huidige inrichting wordt door alle partijen als onvoldoende passend bij een goed herkenbare ETW-30 gezien. De representativiteit en volledigheid van de gegevens blijven betwist totdat de controle is uitgevoerd en gedeeld.

3.7 Parkeren, bovenwoningen, bevoorrading en inritten

Inbreng bewoners en ondernemers

Er is gewezen op chronisch foutparkeren bij kruisingen, bochten, bushaltes en plateaus. Bewoners betwisten dat een gemiddelde bezettingsgraad of theoretische overcapaciteit voldoende zegt over de praktische bruikbaarheid. Met name bewoners boven de winkels dreigen parkeerplaatsen dicht bij hun woning te verliezen. Ondernemers hebben ruimte nodig voor bevoorrading, laden en lossen, afvalinzameling en grote voertuigen. De inritten bij nummers 2 en 4 zijn als specifiek onveilig en ruimtelijk moeilijk punt benoemd. Haakse of schuine parkeervakken zijn als mogelijke variant genoemd.

Reactie projectorganisatie / verkeerskundige

Het ontwerp moet aantoonbaar aan parkeernormen voldoen en duidelijk gemarkeerde vakken bevatten. Een acceptabele loopafstand kan volgens gehanteerde normen circa 150 meter zijn. Langsparkeren heeft verkeerskundig de voorkeur boven haaks parkeren bij een route met veel fietsers. Voor de inritten van nummers 2 en 4 is erkend dat het huidige ontwerp nog geen toereikende oplossing bevat; deze locaties worden afzonderlijk onderzocht.

Stand na bespreking

De totale parkeerbehoefte, de feitelijke locatie van vakken, de loopafstand voor bovenwoningen en de ruimte voor laden en lossen moeten zichtbaar op kaart en per gebruikersgroep worden onderbouwd. Over de praktische parkeerkwaliteit is nog geen overeenstemming.

3.8 Geluid, trillingen, luchtkwaliteit en ligging van de wegas

Inbreng bewoners en ondernemers

Bij het verwijderen van de ventweg verschuift de hoofdrijbaan. Bewoners vrezen meer geluid, trillingen, uitlaatgassen en stank dicht bij gevels en terrassen. Zij wezen op zwaar verkeer, bevoorrading, overkappingen waaronder geluid kan blijven hangen en het akoestische en klimatologische effect van bomen.

Reactie projectorganisatie

Bij de ontwerpwijziging moet worden aangetoond dat de geluidbelasting binnen de normen blijft en niet substantieel toeneemt. Zonder onderzoek kan nog geen definitieve conclusie worden getrokken. De genoemde factoren moeten in de beoordeling worden meegenomen.

Stand na bespreking

Een geluidsonderzoek en een integrale beoordeling van de feitelijke woon- en ondernemerssituatie zijn noodzakelijk voordat de ligging van de wegas definitief kan worden gekozen.

3.9 Ventweg: verkeersfunctie versus integrale ruimtelijke structuur

Inbreng bewoners en ondernemers

Bewoners en ondernemers verzetten zich tegen een beoordeling van de ventweg als uitsluitend een extra rijbaan. Voor hen omvat de “ventweg” de volledige strook met negen bomen, groen, inritten, stoep, parkeerplaatsen en toegang tot woningen en ondernemingen. De zijstraten sluiten nu eerst aan op een rustige, geluwde route. Bewoners betwisten daarom dat verwijdering vanzelfsprekend minder of lichtere conflictpunten oplevert. Zij vroegen om een daadwerkelijk ontwerp waarin ventweg, bomen, beek, parkeren en bereikbaarheid gezamenlijk zijn ingepast. Ook is als alternatief gedacht aan minder verharding of grasbetontegels.

Reactie Grenspaal12 / projectorganisatie

Grenspaal12 concludeerde dat de verkeerskundige voordelen beperkt zijn en de nadelen groter: extra aansluitingen, minder eenduidigheid, zichtproblemen en meer conflictmomenten. Een ventweg is niet verboden binnen een ETW-30, maar wordt hier niet aanbevolen. De projectorganisatie gaf aan op dit moment geen afzonderlijk ontwerp met behoud van de ventweg als verkeersader uit te werken, omdat de second opinion volgens haar geen aanleiding geeft. De positieve effecten van bomen worden niet betwist en worden afzonderlijk onderzocht.

Stand na bespreking

Dit is een fundamenteel en onopgelost verschil van inzicht. De projectorganisatie hanteert een verkeerskundige scheiding tussen de rijbaan en de groen-/bomenstructuur; bewoners en ondernemers beschouwen deze onderdelen juist als één functioneel en ruimtelijk geheel. Er is geen gezamenlijk besluit of draagvlak vastgesteld voor verwijdering van de ventweg.

3.10 Rotonde Spaubeeklaan–Barbarastraat

Inbreng bewoners en ondernemers

Bewoners benadrukten dat verkeer vanuit de Spaubeeklaan de Barbarastraat met hoge snelheid kan inrijden. Zij ervaren een rotonde als snelheidsremmer en vrezen dat een voorrangskruising ernstiger haakse conflicten oplevert. Er is gevraagd grondverwerving serieus en met voldoende financiële ruimte te onderzoeken. De situatie bij de inritten 2 en 4 moet tegelijk worden opgelost.

Reactie Grenspaal12 / projectorganisatie

Grenspaal12 heeft een duidelijke verkeerskundige voorkeur voor een rotonde met vrijliggende fietspaden. Als die ruimtelijk niet haalbaar is, heeft een rotonde met aanliggende fietsvoorzieningen een lichte voorkeur boven de voorrangskruising. De projectorganisatie erkende dat ruimtegebrek de aanleiding was om de rotonde uit het voorlopige ontwerp te halen en wil de haalbaarheid, mogelijke grondverwerving en verplaatsing of aanpassing serieus onderzoeken.

Stand na bespreking

De rotonde met vrijliggende fietspaden is de verkeerskundige voorkeursvariant, maar de ruimtelijke en financiële haalbaarheid is nog niet vastgesteld. De eerder ingetekende voorrangskruising geldt niet als definitief.

3.11 Ronde Lienaertsstraat–Barbarastraat/Europalaan

Inbreng bewoners en ondernemers

Bewoners vinden de bestaande rotonde duidelijk en verwijzen naar ongevallen in de vroegere kruispuntsituatie. Zij vragen waarom de rotonde bij de Spaubeeklaan vrijwel alleen voordelen heeft, terwijl die bij de Lienaertsstraat op grond van de ETW-30-systematiek zou moeten verdwijnen. Er is opnieuw gevraagd of GOW-30 behoud van de rotonde mogelijk maakt en hoe de Europalaan verder snelheidsremmend wordt ingericht.

Reactie Grenspaal12

Omdat Lienaertsstraat en Barbarastraat beide als ETW-30 zijn gecategoriseerd, adviseert Grenspaal12 in beginsel een gelijkwaardige kruising zonder voorrangregeling. De adviseur stelde dat een rotonde als voorrangconstructie minder goed bij ETW-30 past en dat wisselingen tussen zone en voorrang voor weggebruikers verwarrend kunnen zijn.

Stand na bespreking

Grenspaal12 adviseert verwijdering van de rotonde, maar bewoners en ondernemers delen de onderbouwing niet. De bron en richtlijnmatige basis van het advies, de historische veiligheid en de mogelijke GOW-30-classificatie moeten nog nader worden onderbouwd. Er is geen consensus.

3.12 Aanvullende snelheidsremming en verkeersveiligheid

Inbreng bewoners en ondernemers

In de rondvraag is veiligheid opnieuw als hoogste prioriteit benoemd. Bewoners stellen dat zowel een rotonde als een kruising onvoldoende veilig is als de snelheid niet structureel wordt teruggebracht. Zij noemden een smaller profiel, plateaus, drempels en versmallingen waar voertuigen niet gelijktijdig kunnen passeren. Concrete tekeningen worden nagezonden.

Reactie voorzitter

De bewoner is gevraagd concrete voorstellen of tekeningen per e-mail te sturen, zodat deze in de verdere ontwerpuitwerking kunnen worden meegenomen.

Stand na bespreking

Aanvullende snelheidsremmende maatregelen moeten als zelfstandig ontwerpthema worden uitgewerkt en niet uitsluitend als afgeleide van de keuze tussen rotonde en kruising.

4. Besluitvormingsstatus

Onderwerp	Huidige werk-/adviesrichting	Status in de klankbordgroep
Definitief ontwerp	Nog niet vastgesteld.	Open; verdere uitwerking en onderzoeken volgen.
Ventweg	Projectorganisatie werkt vooralsnog niet aan een afzonderlijk ontwerp met ventweg als verkeersader.	Geen consensus; bewoners en ondernemers betwisten de beoordeling en vragen om integrale uitwerking.
Bomen	Boomeffectanalyse en natuuronderzoek volgen.	Geen definitieve keuze; treurbeuk moet behouden blijven of ontwerp wordt aangepast.
Wegcategorie	Vooralsnog ETW-30.	Betwist; onderbouwing ETW-30 versus GOW-30 is toegezegd.
Rotonde Spaubeeklaan	Voorkeur voor rotonde met vrijliggende fietspaden, mits inpasbaar.	Haalbaarheid en grondverwerving worden onderzocht.
Rotonde Lienaertsstraat	Grenspaal12 adviseert een gelijkwaardige kruising.	Geen consensus; bewoners vragen onderbouwing, GOW-30-afweging en historische veiligheidsanalyse.
Zebropaden	Mogelijk bij aantoonbare oversteekconcentratie.	Locatie, aantal en noodzaak nog te onderzoeken.
Parkeren	Ontwerp moet aan norm voldoen; voorkeur voor langsparkeren.	Praktische bruikbaarheid en belangen bovenwoningen/ondernemers blijven betwist.

5. Afspraken en toezeggingen

Nr.	Afspraak/toezegging	Verantwoordelijke	Moment/status
1	Controleren welk materiaal/afdichtingspakket in de beekbodem wordt toegepast en de uitkomst terugkoppelen.	Projectorganisatie / Waterschap	Open
2	Na het vervolgon ontwerp een nieuwe hydraulische toets uitvoeren, inclusief bocht en versmallingen, en de resultaten aan de klankbordgroep tonen.	Projectorganisatie / waterschap	Na vervolgon ontwerp
3	Een boomeffectanalyse voor de treurbeuk laten uitvoeren; indien de ingreep niet verdraagbaar is, het ontwerp aanpassen.	Projectorganisatie	Bij verdere ontwerputwerking
4	De informatie en beschikbare ruimte bij Zuyderland verifiëren, mede gezien het verdwijnen van het oude ziekenhuisgebouw.	Projectorganisatie	Open
5	De bomen, boomeffectanalyse, natuurwaardeonderzoek en relatie met het ontwerp als afzonderlijk agendapunt behandelen.	Voorzitter / projectorganisatie	Volgende bijeenkomst
6	De volledige verkeerskundige second opinion met de klankbordgroep delen.	Grenspaal12 / projectorganisatie	Toegezegd
7	De juridische en richtlijnmatige onderbouwing van de uitspraken over ETW-30, ventweg en rotondes aanleveren.	Grenspaal12	Volgende terugkoppeling
8	De keuze ETW-30 versus GOW-30 nader onderbouwen, inclusief voor- en nadelen en het relevante afwegingskader.	Grenspaal12 / gemeente	Volgende terugkoppeling
9	De verkeers- en parkeertellingen opnieuw controleren, inclusief volledigheid van de ventweg en wijzigingen rond Zuyderland.	Grenspaal12 / projectorganisatie	Volgende bijeenkomst

Nr.	Afspraak/toezegging	Verantwoordelijke	Moment/status
10	De noodzaak, locaties en mogelijke aantallen zebra-paden onderzoeken op basis van oversteekconcentraties.	Projectorganisatie / verkeerskundige	Vervolgontwerp
11	Veilige en praktisch bruikbare oplossingen voor de inritten bij nummers 2 en 4 uitwerken.	Projectorganisatie / ontwerpteam	Vervolgontwerp
12	Onderzoeken of een rotonde met vrijliggende fietspaden bij de Spaubeeklaan ruimtelijk haalbaar is, inclusief grondvererving.	Gemeente / projectorganisatie	Vervolgtraject
13	Een geluidsonderzoek uitvoeren en de effecten van zwaar verkeer, overkappingen, bomen en verschuiving van de wegas meenemen.	Projectorganisatie	Voor definitieve ontwerpkeuze
14	De parkeeroplossing per doelgroep en locatie zichtbaar maken, met aandacht voor bovenwoningen, ondernemers, bezoekers, personeel en laden/losseren.	Projectorganisatie / verkeerskundige	Vervolgontwerp
15	Concrete bewonersvoorstellen voor aanvullende snelheidsremming per e-mail ontvangen en meenemen.	Bewoner / voorzitter / ontwerpteam	Na bijeenkomst
16	Ten minste één volgende klankbordgroepbijeenkomst organiseren met natuurdeel, aangepaste ontwerpuitwerking, grondeigenaar, parkeercontrole en open water vragen.	Voorzitter / projectorganisatie	Naar verwachting najaar 2026

6. Openstaande en betwiste punten voor de volgende bijeenkomst

De integrale afweging van ventweg, bomen, groenstrook, parkeren, inritten, beek en bereikbaarheid; bewoners en ondernemers willen deze onderdelen niet los van elkaar beoordeeld zien.

De vraag of de Barbarastraat functioneel en qua intensiteit als ETW-30 kan worden ingericht of dat GOW-30 beter past.

De definitieve keuze voor beide rotondes, inclusief verkeersveiligheid, historische ongevallen, snelheid, fietsveiligheid, richtlijnen en ruimtelijke haalbaarheid.

De locaties en noodzaak van zebra-paden en andere veilige oversteekvoorzieningen.

De representativiteit en volledigheid van verkeers- en parkeertellingen, inclusief seizoen, meetmomenten, piekdagen en ventweg.

De daadwerkelijke parkeerqualiteit en loopafstanden voor bovenwoningen, ondernemers, bezoekers en personeel, en de ruimte voor laden en lossen.

De uitwerking van snelheidsremming over het gehele relevante wegvak, waaronder de Europalaan en de overgang vanaf de Spaubeeklaan.

De uitkomsten van boom-, natuurwaarde-, geluid- en hydraulisch onderzoek en hun concrete invloed op het ontwerp.

Een volledig en begrijpelijk overzicht van waterstromen, buffers, afkoppeling en beheer/onderhoud.

De wijze waarop bewoners- en ondernemersinbreng zichtbaar wordt verwerkt en hoe wordt gemotiveerd wanneer een ingebracht belang niet wordt overgenomen.

7. Planning en vervolgproces

Globale uitvoering. De uitvoering bestaat uit meerdere fasen. In de bijeenkomst is genoemd dat het water naar verwachting eind 2029 of begin 2030 door de beek kan stromen. Dit is nadrukkelijk een globale planning en afhankelijk van ontwerpkeuzes, onderzoeken, grondverwerving en fasering.

Volgende bijeenkomst. Er volgt in ieder geval nog één bijeenkomst, naar verwachting in het najaar van 2026. Daarna wordt beoordeeld of een extra klankbordgroepsessie nodig is voordat het ontwerp breder aan de straat of wijk wordt voorgelegd.

Vereiste. Voor een betekenisvolle vervolgstap moeten de toegezegde onderzoeken en onderbouwingen vóór of tijdens de volgende bijeenkomst beschikbaar zijn. De nieuwe ontwerpuitwerking moet per onderwerp zichtbaar maken: welke bewoners- en ondernemersbelangen zijn ingebracht, hoe zijn deze gewogen, welke oplossing is gekozen en waarom een alternatief eventueel is afgefallen.

8. Samenvattende conclusie

De bijeenkomst bevestigde brede overeenstemming dat de huidige verkeerssituatie niet ideaal is en dat snelheid, veiligheid en duidelijkheid moeten verbeteren. Tegelijkertijd bestaan fundamentele verschillen van inzicht over de manier waarop dit moet gebeuren. Met name de ventweg, de bomen, de wegategorisering en de rotonde bij de Lien-aertsstraat zijn niet uitgekristalliseerd. Bewoners en ondernemers hebben duidelijk gemaakt dat zij niet alleen verkeersdeelnemers zijn, maar ook bewoners, gebruikers en economische dragers van de straat. Hun belangen vragen daarom om een integrale ruimtelijke afweging, aantoonbaar maatwerk en transparante onderbouwing.

Er zijn in deze bijeenkomst geen definitieve ontwerpbesluiten genomen. De waarde van het vervolgproces zal in belangrijke mate worden bepaald door de vraag of de toegezegde controles en onderzoeken daadwerkelijk worden uitgevoerd en of de volgende ontwerpversie de belangen van bewoners en ondernemers herkenbaar en controleerbaar verwerkt.

Bijlage 1 – Kernposities per betrokken groep

Betrokken groep	Kernpositie zoals in de bijeenkomst naar voren gebracht
Bewoners	Veiligheid, behoud van bomen en schaduw, bescherming tegen geluid en emissies, bereikbaarheid van woningen, zebrapaden, herkenbare snelheidsremming, behoud of serieuze afweging van rotondes en een integrale behandeling van de ventwegstructuur.
Ondernemers	Bereikbaarheid, laden en lossen, bevoorrading, ruimte voor grote voertuigen, praktische parkeerplaatsen, behoud van klanten- en woonfunctie, representatieve data en controleerbare juridische/richtlijnmatige onderbouwing.
Grenspaal12	Vooralsnog ETW-30 als uitgangspunt; ventweg verkeerskundig niet aanbevolen; rotonde met vrijliggende fietspaden bij Spaubeeklaan heeft voorkeur; gelijkwaardige kruising bij Lienaertsstraat past volgens adviseur beter bij ETW-30.
Projectorganisatie / gemeente	Verder ontwerpen vanuit waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid; onderzoeken en grondverwerving uitvoeren; vooralsnog geen afzonderlijk ontwerp met ventweg als verkeersader; resultaten en onderbouwingen in vervolg terugkoppelen.
Voorzitter / omgevingsmanager	Verschillen van inzicht vastleggen, rondvraag structureren, openstaande punten en onderzoeken agenderen en ten minste één vervolgbijeenkomst organiseren.