Gemeente Sittard-Geleen

Notulen van de Ronde in Raadszaal op donderdag 27 november 2025

Tijdstip: 19.00-23.00 uur

1.1 Nota grondbeleid 2026 (Geilen) 19:00-19.45

Aanwezig	
de voorzitter:	P. Boonen
de griffier:	A. Lamers
de leden	
GOB:	N.F.J. Wetzels
CDA:	H.L.J. Kamps
Stadspartij:	J.W. Coumans
GroenLinks/PvdA:	D. Wolfs
D66:	P.R. Pi Van de Venne
VVD:	F.M.J. Frenken
PVV:	D.D.W. Pfoster
SPA:	J.J. Renet
Lokaal Sittard-Geleen-Born:	S.A.J. Klein
Burger Centraal	-
PIT:	E.V.P. Talpe
het college:	Wethouder Geilen
ambtelijke ondersteuning:	De heer Van der Loo, de heer Lemmens
notulen:	I. van Mourik (Notuleerservice Nederland)

De voorzitter opent de ronde en heet iedereen welkom. Hij licht toe dat de technische vragen vooraf zijn gesteld en beantwoord. Bij het eerste agendapunt wordt de ronde gevraagd advies te geven over de vaststelling van de nota en het instellen van een winstrisico reserve.

De heer Pfoster (PVV) geeft aan dat de nota grondbeleid 2026 volgens hem vooral uit procesmatige kaders bestaat en nauwelijks strategische richting biedt. Hij benadrukt dat er juist nu behoefte is aan helderheid over hoe de gemeente haar grondpositie inzet voor de grote en urgente woningbouwopgave. Hij constateert dat nergens staat dat de gemeente actief grond gaat verwerven of dat bepaalde gebieden prioriteit krijgen voor een initiërende of samenwerkende rol. Door alles situationeel te benaderen ontbreekt volgens hem de koers, en laat het college vooral proces zien in plaats van beleid.
Hij vindt dat de gemeente duidelijke keuzes moet durven maken: waar groei gewenst is, waar regie behouden moet worden en hoe voorkomen wordt dat marktpartijen de ontwikkeling bepalen. Ook wil hij dat inwoners daadwerkelijk perspectief krijgen op betaalbare en passende woningen. Daarom vraagt hij het college de nota aan te vullen met een strategische paragraaf waarin staat in welke gebieden de gemeente actief of samenwerkend optreedt, hoe strategische grondverwerving wordt ingezet voor betaalbare woningbouw en hoe versnelling van woningbouw wordt geborgd, ook wanneer dat financiële of bestuurlijke inzet vraagt.
Tot slot vraagt hij in welke situaties het college altijd voor een actieve rol kiest en waarom deze keuzes niet expliciet in de nota staan. Ook wil hij weten of het college bereid is een strategische aanvulling voor te bereiden waarin prioritaire gebieden, verwervingsstrategie en regierol worden vastgelegd.

Mevrouw Frenken (VVD) meldt dat haar fractie over het algemeen positief is over de voorgestelde nota, omdat deze volgens haar richting geeft maar tegelijk ruimte laat voor initiatief en ondernemerschap. Ze vindt dat de kracht van het document ligt in de balans tussen regie en marktwerking, de gemeente stuurt waar dat nodig is, zoals bij Sittard Centraal of bij kleine uitbreidingen waar tempo en duidelijkheid belangrijk zijn, maar laat de markt haar werk doen wanneer dat sneller en efficiënter kan.
Ze benadrukt dat uitbreiding via een straatje-erbij nooit ten koste mag gaan van de kwaliteit van bestaande wijken. De beeldkwaliteit moet behouden blijven, zeker in dorpen en wijken waar leefbaarheid sterk samenhangt met herkenbare en passende bebouwing. Ook vindt ze het essentieel dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid wordt meegenomen om extra druk op bestaande straten te voorkomen.
Ze geeft aan tevreden te zijn over de manier waarop de nota omgaat met financiële risico's. De winstrisico reserve past volgens haar bij een zorgvuldige omgang met gemeenschapsgeld, waarbij realistische ramingen, terughoudendheid in uitgaven en strakke kostenbeheersing centraal staan. Ze stelt dat projecten die duurder uitvallen dan begroot niet acceptabel zijn en dat risicobeheersing voortdurend prioriteit moet krijgen. Ze vraagt de wethouder hoe het college erop toeziet dat projecten binnen de begroting blijven en hoe de winstrisico reserve bijdraagt aan een sterke financiële positie.
Verder benadrukt ze het belang van een breed woningaanbod, betaalbare en middeldure woningen voor starters en gezinnen, maar ook woningen in het hogere segment om doorstroming en keuzevrijheid te bevorderen. Daarnaast vraagt ze welke stappen worden gezet wanneer projecten dreigen te vertragen en hoe versnelling dan wordt georganiseerd.
Tot slot geeft ze aan dat deze nota volgens de VVD een belangrijke stap is naar sneller bouwen, het behouden van kwaliteit en het financieel gezond houden van de gemeente. Ze wil werken aan een sterke, aantrekkelijke en toekomstgerichte gemeente waarin inwoners en ondernemers kunnen blijven groeien.

De heer Wetzels (GOB) geeft aan dat Sittard-Geleen voor grote ruimtelijke opgaven staat, zoals het versnellen van de woningbouw, het versterken van de leefbaarheid en het inspelen op vergroening en klimaatadaptatie. Hij benadrukt dat nieuwe wettelijke kaders, zoals de Omgevingswet, het BBV en recente jurisprudentie, een herziening van het grondbeleid noodzakelijk maken.
Hij geeft aan dat deze nota alle relevante kaders samenbrengt in één integraal document. Volgens hem gaat het om een strategisch-situationeel grondbeleid zonder vaste stijl, waarbij per ontwikkeling wordt gekozen voor de rol die het beste past bij de maatschappelijke opgave, de financiële haalbaarheid en de uitvoeringscapaciteit. Hij waardeert dat de nota richting geeft aan keuzes voor maatschappelijke ambities, inzicht biedt in haalbaarheid door integrale beoordeling en duidelijke kaders stelt voor consistente uitvoering. De GOB-fractie kan met het voorliggende stuk instemmen.

De heer Coumans (Stadspartij) begint zijn betoog met de opmerking dat er terecht veel nadruk ligt op woningbouw, vooral betaalbare woningen, die hard nodig zijn in de gemeente. Hij heeft hierover verschillende vragen. Zo vraagt hij welk percentage van de te ontwikkelen gronden wordt gereserveerd voor betaalbare woningen en welke ruimte er is voor starters en senioren op gemeentelijke gronden.
Hij wijst op problemen rond de Mijnbouwstraat, waar agrarische bewerking van landbouwgrond overlast veroorzaakt voor omwonenden, en wil weten wat de visie van de gemeente is op landbouwgrond voor de komende tien tot twintig jaar. Daarnaast vraagt hij hoeveel toekomstige woningbouw afhankelijk is van gronden die niet in gemeentelijk bezit zijn en of een niet-afdwingbare eis wordt opgenomen voor compensatie bij grondontwikkeling, inclusief groenonderhoud.
Verder wil hij weten hoe inwoners en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij keuzes over grondgebruik. Hij benadrukt dat gemeentelijke grond in de eerste plaats bedoeld is voor inwoners zelf, voor betaalbare woningen en een leefbare, groene stad, niet voor maximale winst. Tot slot vraagt hij of er nog duidelijkheid komt over de starterslening voor 2026.

De voorzitter geeft aan dat enkele vragen van de heer Coumans technisch van aard zijn, zoals de percentages voor betaalbare woningen, en dat deze waarschijnlijk schriftelijk zullen worden beantwoord.

De heer Talpe (PIT) geeft aan dat er voor zijn fractie een helder afwegingskader ligt voor het grondbeleid. Hij ziet een sterke samenhang met andere beleidsdocumenten, met name de omgevingsvisie, waarin al strategische keuzes per gebied en de gewenste gemeentelijke rol zijn vastgelegd. In die bredere beleidscontext kan de PIT-fractie instemmen met het voorliggende voorstel.

De heer Wolfs (GroenLinks/PvdA) bedankt allereerst voor de beantwoording van de ingestuurde technische vragen. Hij geeft aan dat zijn fractie het stuk duidelijk vindt en wijst op de strategische visie die al in de omgevingsvisie is opgenomen. Op basis van deze samenhang kan de GroenLinks/PvdA-fractie instemmen met het voorstel.

De heer Kamps (CDA) geeft aan dat het grondbeleid de gemeente ondersteunt in haar regierol bij het realiseren van maatschappelijke opgaven. De drie hoofddoelen zijn: richting geven aan de inzet van grondbeleid voor maatschappelijke ambities, de haalbaarheid van ruimtelijke initiatieven toetsen via een integrale beoordeling en kaders bieden voor een consistente en uitlegbare uitvoering van ruimtelijke keuzes. Deze doelen vormen de kern van het situationeel grondbeleid, waarbij per ontwikkeling de meest effectieve rol wordt gekozen, in plaats van één vaste grondbeleidsstijl. Instrumenten zoals grondverwerving, kostenverhaal of het Didam-principe kunnen daarbij per rol worden ingezet.

Wethouder Geilen benadrukt dat het grondbeleid primair gaat over beleidsmatige kaders voor het omgaan met grondposities, niet over wat er precies op die grond wordt gebouwd. Vragen over startersleningen of specifieke woningbouwpercentages vallen daarom buiten het kader van deze nota.
Hij licht toe dat de omgevingsvisie als hoofdkader geldt en dat het grondbeleid hierop voortbouwt, onder andere via het volkshuisvestingsprogramma en instrumenten zoals het voorkeursrecht, dat strategische verwerving mogelijk maakt, bijvoorbeeld in de Philipsbuurt. Het grondbeleid biedt een systematiek voor het kiezen van de juiste rol per ontwikkeling, passend bij maatschappelijke doelen, financiële haalbaarheid en uitvoeringscapaciteit.
Hij gaat in op grondexploitaties, waarbij kosten en opbrengsten worden verrekend en winstverwachtingen volgens het BBV worden meegenomen. Om financiële risico's te beheersen, wordt theoretische winst in een reserve gezet zodat tegenvallers niet de begroting belasten, zoals in het verleden soms gebeurde.
Hij benadrukt dat het grondbeleid een bovenliggend, situationeel kader biedt dat toetsbaar en transparant is, maar geen detailniveau voor uitvoering. Het faciliteert de doelen van de raad op het gebied van woningbouw, mobiliteit en duurzaamheid, en maakt het mogelijk gerichte keuzes te maken en het juiste instrumentarium per ontwikkeling in te zetten.

De heer Pfoster (PVV) blijft van mening dat het bestaande volkshuisvestingsprogramma en de omgevingsvisie niet automatisch betekenen dat er een integraal grondbeleid is. Hij vindt dat dit een gemiste kans is, omdat eerdere beleidsfragmenten niet zijn benut om een strategisch samenhangende grondnota te maken. Volgens hem had de strategische paragraaf sterker kunnen worden uitgewerkt om duidelijk te maken hoe het beleid in de toekomst vorm krijgt. Hij vraagt de wethouder of hij het hiermee eens is.

Wethouder Geilen licht toe dat de nota bewust abstracter is gehouden om te voorkomen dat voorbeelden of beleid snel verouderen. Het kader is bedoeld als algemeen richtsnoer voor hoe met grondbeleid wordt omgegaan, zodat toekomstige beleidsnota's uitgevoerd kunnen worden binnen dit kader. Hij noemt enkele voorbeelden uit de omgevingsvisie, zoals Chemelot, Geleen Zuid en wijkmodernisering, om aan te geven waar grondbeleid nodig is, maar benadrukt dat het kader niet volledig dichtgetimmerd is, zodat er ruimte blijft voor toekomstige afwegingen.
Hij maakt daarnaast duidelijk dat dit geen strategisch verwervingsbeleid is, noch gaat over beheer van reeds verworven vastgoed, die onderwerpen vallen onder andere nota's zoals het vastgoedbeheer. De huidige nota heeft primair het doel een algemeen beleidskader te bieden voor grondbeleid en de juiste afwegingskaders te waarborgen.

De heer Coumans (Stadspartij) vraagt naar de stand van zaken rondom de starterslening.

Wethouder Geilen geeft aan dat hierover op 21 november een raadsinformatiebrief is verspreid waarin de actuele stand van de starterslening is toegelicht.

De voorzitter stelt vast dat het agendapunt als hamerstuk naar de raad kan worden doorgezet en schorst de vergadering kort.

Gemeente Sittard-Geleen

Notulen van de Ronde in Raadszaal op donderdag 27 november 2025

Tijdstip: 19.00-23.00 uur

1.2 Rondevoorstel Stadspartij inzake Herziening voorlopig ontwerp herinrichtingsplannen Barbarastraat i.v.m. ontkluizing Keutelbeek 19:50-21.50

Aanwezig	
de voorzitter:	P. Boonen
de griffier:	A. Lamers
de leden	
GOB:	R.E.W. Breidenbach
CDA:	P.T.H.M. Henssen
Stadspartij:	W.P.H. Paauwe
GroenLinks/PvdA:	D. Wolfs
D66:	-
VVD:	F.M.J. Frenken
PVV:	D.D.W. Pfoster
SPA:	J.J. Renet
Lokaal Sittard-Geleen-Born:	S.A.J. Klein
Burger Centraal	A.R.A.R. Lotfy
PIT:	E.V.P. Talpe
het college:	Wethouder Geilen
ambtelijke ondersteuning:	De heer Hendrix, de heer Rosenboom
notulen:	I. van Mourik (Notuleerservice Nederland)

De voorzitter heropent de vergadering. Hij licht toe dat het voorstel bij het tweede agendapunt aan de orde komt naar aanleiding van een ingekomen brief van bewoners en ondernemers van de Barbarastraat, ingediend via de Stadspartij. Gisteren ontvingen de raadsleden een verdiepende memo van de portefeuillehouder en zijn de technische vragen beantwoord. Er hebben zich zes insprekers gemeld.

De eerste inspreker geeft aan dat ze zelf woont in Porthos, het appartementencomplex aan de Barbarastraat, waar op de begane grond woningen voor jong dementerenden van Zuyderland zijn en daarboven zorgwoningen voor voornamelijk oudere bewoners. Haar medebewoners maken zich vooral zorgen over de veiligheid bij de inrichting van de groenstrook naast de beek.
Ze wijst erop dat het geplande wandelpad geschikt moet zijn voor rolstoelen en scootmobielen, met een minimale breedte van 1,20 meter, en dat de geplande v-vormige helling van de beek gevaarlijk kan zijn voor de bewoners. Daarnaast kan deze helling ruimte innemen ten koste van de bestaande parkeerplekken, momenteel zijn er 12 plekken voor 22 bewoners en 6 voor bezoekers, en een tekort kan leiden tot extra overlast.
Ze maakt zich ook zorgen over de verdwijning van het zebrapad, dat ondanks een 30 kilometer-zone volgens haar in de praktijk nodig blijft, en over de onoverzichtelijke uitrit van Porthos, vooral gevaarlijk voor scootmobielen. Ze vraagt verder naar de inrichting van de bruggen over de beek, met name of rekening wordt gehouden met grotere vrachtwagens voor bevoorrading van Zuyderland.
Ze merkt op dat eerdere schetsen met een ventweg niet zijn doorgevoerd en benadrukt het belang van het behoud van de treurbeuk op de hoek met de Spaubeeklaan, hoewel ze liever ook de bomen aan de

ventweg behouden ziet. Ten slotte vraagt ze of het v-vormige profiel van de beek boven de grond nog past in de beschikbare groenstrook, of dat een ondergrondse ligging noodzakelijk wordt, en of dit vooraf kan worden aangepast om de situatie met de ventweg te behouden.

De tweede inspreker benadrukt dat verkeersveiligheid voor hem het belangrijkste aandachtspunt is bij de plannen voor de ontkluizing van de Barbarastraat. Hij geeft aan dat de huidige plannen te ingrijpend zijn, omdat ze de hele middenberm opheffen en twee rotondes, een T-splitsing en een kruising aanpassen, wat volgens hem de veiligheid juist vermindert.
Hij maakt zich vooral zorgen over schoolgaande kinderen en andere weggebruikers die mogelijk gevaar lopen door de nieuwe inrichting. Hij legt uit dat rotondes volgens hem veiliger zijn, omdat automobilisten meer alert zijn op fietsers en het verkeer beter doorstroomt. Hij waarschuwt dat bij de nieuwe situatie fietsers vaker de oversteekplaatsen zullen negeren of tegen de richting in fietsen, omdat zebrapaden en haaientanden door kinderen en andere gebruikers vaak niet correct worden gevolgd.
Hij pleit er daarom voor het schetsontwerp te herzien om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De heer Klein (Lokaal SGB) verwijst naar een bijeenkomst in september met de gemeente en buurtbewoners, waarin de inspreker op enig moment onvriendelijk werd benaderd en vraagt hoe hij dit heeft ervaren.

De inspreker geeft aan dat het een lange bijeenkomst was en dat de man in kwestie op veel punten zijn best deed en hen liet uitspreken. Hij merkt op dat het moeilijk was om zijn punten te maken en dat het na zo'n twee uur de limiet bereikte. Hij voelde zich van zijn stuk gebracht door de manier waarop hij aangesproken werd en merkte dat hij zich steeds meer geschoffeerd voelde. Hoewel er antwoorden werden gegeven, vond hij deze niet adequaat en worstelde hij met hoe hij correct had kunnen reageren zonder zelf gestigmatiseerd te worden.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt of de inspreker uiteindelijk antwoord heeft gekregen op zijn vraag, omdat deze tijdens de vorige bijeenkomst direct werd gevolgd door een tegenvraag.

De inspreker legt uit dat zijn vraag ging over de ontworteling en de plaatsing van auto's op de nutsvoorzieningen. Hij legt uit dat er in de toekomst een verlengde oprit kan ontstaan die deels op privégrond en deels op gemeentelijke grond ligt, wat problemen kan opleveren wanneer bewoners afwezig zijn en er onderhoud aan de nutsvoorzieningen moet plaatsvinden. Hij vroeg of het mogelijk is om de nutsvoorziening aan te passen, rekening houdend met boomwortels, om toekomstige conflicten of schade te voorkomen.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat hij zelf geen antwoord kan geven, maar verwacht dat de wethouder hier later op zal reageren.

De derde inspreker spreekt als bewoonster van de Barbarastraat en benadrukt het belang van de ventweg voor de veiligheid en leefbaarheid in de straat. Ze legt uit dat de ventweg niet zomaar een stukje asfalt is, maar een rustige en veilige strook waar kinderen kunnen fietsen, bewoners hun oprit veilig kunnen verlaten en mensen met honden kunnen wandelen, terwijl het doorgaand verkeer op afstand blijft. In het nieuwe plan verdwijnt de ventweg volledig, waardoor al het verkeer, auto's, pakketdiensten, bezoekers en sluipverkeer, direct langs de woningen rijdt. Volgens haar leidt dit tot meer conflicten tussen auto's, voetgangers en fietsers, minder overzicht bij het uitrijden van opritten, meer sluipverkeer in zijstraten en grote onveiligheid tijdens schooltijden. Ze benadrukt dat veiligheid geen keuze is, maar een basisbehoefte, en vraagt dringend om de ventweg te behouden of op zijn minst een gelijkwaardige, veilige scheiding te realiseren die hetzelfde beschermende effect biedt.

De heer Paauwe (Stadspartij) benadrukt dat hij haar pleidooi voor het behoud van de ventweg ondersteunt. Hij geeft aan dat de ventweg essentieel is voor de verkeersveiligheid en dat hij hier in zijn bijdrage later nog op zal terugkomen.

De vierde inspreker leest namens mevrouw Lemmens een bericht voor en vraagt aandacht voor twee belangrijke elementen in het plan: de bomen langs de Barbarastraat en de bushalte. Ze benadrukt dat de

volwassen bomen niet alleen beeldbepalend zijn, maar ook bescherming bieden tegen geluid en luchtvervuiling, en dat ze leefgebied zijn voor beschermde diersoorten zoals vleermuizen, eekhoorns en houtduiven. Ze wijst erop dat deze bomen zorgvuldig onderzocht moeten worden voordat er gekapt mag worden, omdat nieuwe aanplant pas over twintig tot dertig jaar dezelfde functie kan vervullen. Het verlies van de bomen zou de straat kaal en onaantrekkelijk maken.
Daarnaast maakt ze zich zorgen over de geplande verplaatsing van de bushalte naar de Spaubeeklaan, die essentieel is voor ouderen in de buurt, omdat ze anders een drukke weg moeten oversteken. Ze benadrukt dat een groene straat en goed openbaar vervoer basisbehoeften zijn en vraagt daarom dringend om behoud van de beschermde bomen en een toegankelijke bushalte. Ze stelt ook een vraag over de inrichting van de ventweg, omdat volgens haar aan één kant te veel ruimte wordt ingenomen terwijl aan de overkant voldoende plek is.

De heer Pfoster (PVV) vraagt welk gevoel er onder de inwoners heerste na de gehouden inwonersavond en of men daar tevreden op terugkijkt.

De inspreker, namens mevrouw Lemmens, geeft aan dat het gevoel is dat de inwoners zich niet goed gehoord voelden en dat er mogelijk opnieuw overleg nodig is om hun zorgen te bespreken.

De vijfde inspreker benadrukt het belang van echte participatie. Hij verwijst naar eerdere petities en constateert dat het participatieproces niet volledig geslaagd is, sommige partijen werden eerder betrokken dan anderen, en basisonderzoeken waarop het plan is gebaseerd, zijn volgens hem niet representatief.
Hij legt uit dat participatie geen presentatie of VR-show is, maar gaat over luisteren, meedenken en vertrouwen opbouwen. Hij vraagt de wethouder of nu eindelijk alle betrokkenen samen aan tafel kunnen komen om een plan te maken dat recht doet aan veiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en gezond verstand.

De heer Paauwe (Stadspartij) vraagt de inspreker om te verduidelijken wat hij bedoelde met aansluitmomenten en of hij daar gegevens van heeft.

De inspreker legt uit dat hij bedoelt dat verschillende groepen op verschillende momenten bij het proces zijn aangesloten, waarbij hij en zijn groep pas later werden betrokken. Hij biedt aan bewijs te delen via een e-mail en stelt voor dat dit via de griffie wordt verspreid zodat iedereen er kennis van kan nemen.

De heer Paauwe (Stadspartij) vraagt of de inspreker ook informatie heeft over het originele tracé van de Keutelbeek en of dat eventueel kan worden toegestuurd.

De inspreker legt uit dat hij via cartografische bronnen zoals de Tranchotkaarten uit het begin van de 19e eeuw enigszins weten hoe de Keutelbeek oorspronkelijk liep. Volgens kaart 64 stroomde de Keutelbeek door Geleen, maar niet door het huidige gebied van Geleen-Zuid, dat toen nog niet bestond. Hij geeft aan dat deze informatie toegevoegd kan worden.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt de inspreker om toelichting op het parkeeronderzoek en de problemen daarin.

De inspreker legt uit dat er in totaal vier meetmomenten zijn geweest, allemaal in januari, een periode die hij als ‘komkommermaand’ omschrijft. Twee van die meetpunten vonden pas na half elf ‘s avonds plaats, en de andere twee op een maandag en een woensdag. Volgens hem zijn dit allemaal tijdstippen die niet representatief zijn voor de werkelijke parkeersituatie in de wijk en straat.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt of uit de toelichting kan worden geconcludeerd dat er niet op de piekmomenten is gemeten.

De inspreker bevestigt dit.

De heer Henssen (CDA) vraagt hoe de insprekers tegenover de vernieuwing van de Keutelbeek staan en hoe ze dit beleven.

De inspreker geeft aan dat men in principe niet negatief staat tegenover de beek, maar bezorgd is over de manier van inrichting. Volgens de inspreker moet de Barbarastraat de grootste offers brengen qua verkeersveiligheid en ruimte, terwijl er wordt gesteld dat er plaatsgebrek is, wat men vreemd vindt.

De heer Henssen (CDA) vraagt of de insprekers zich realiseren dat het plan nog niet definitief is en dat herziening en inspraak nog mogelijk zijn.

De inspreker geeft aan dat men hiervan op de hoogte is, maar merkt op dat feedback telkens nauwelijks leidt tot wezenlijke aanpassingen, meestal wordt hetzelfde ontwerp teruggezien met hooguit kleine punt- of kommawijzigingen, wat niet in de buurt komt van de wensen van de bewoners.

De heer Henssen (CDA) vraagt of de insprekers kunnen leven met het feit dat niet alle wensen volledig uitgevoerd kunnen worden, maar dat de raad hun aandacht voor de punten kan meenemen.

De inspreker geeft aan dat men constructief meedenkt en altijd zo heeft gehandeld, maar benadrukt dat het probleem is dat bij eerdere feedback en vragen vrijwel niets werd aangepast. Hierdoor twijfelen ze aan de mate waarin de gemeente werkelijk rekening houdt met hun situatie.

De heer Renet (SPA) vraagt of de bewoners tot consensus zijn gekomen over wat ze wel willen en of ze een schets kunnen maken van hun wensen, zodat de raad hier concreet naar kan kijken.

De inspreker geeft aan dat men constructief wil meedenken en bereid is om gezamenlijk een ontwerp aan te leveren als insteek voor een voorlopig nieuw schetsontwerp.

De heer Renet (SPA) geeft aan dat het uiteindelijk gaat om het zoveel mogelijk combineren van de standpunten van het college en de bewoners, en dat hij het toejuicht als de bewoners hierover iets richting de raad aanleveren.

De inspreker bevestigt dat dit mogelijk is en geeft aan dat hij dit eerst met de achterban wil overleggen. Hij staat ook open voor begeleiding door een onafhankelijke mediator in het proces.

De heer Breidenbach (GOB) vraagt of het door de insprekers genoemde definitieve ontwerp feitelijk is vastgesteld of dat dit een aanname is op basis van steeds terugkerende tekeningen.

De inspreker geeft aan dat dit niet feitelijk is bevestigd, maar gebaseerd op aannames en terugkoppelingen uit de klankbordgroep. Hij legt uit dat een schetsontwerp met en zonder ventweg was beloofd, maar dat uiteindelijk de ventweg werd geschrapt en dit als niet-onderhandelbaar werd gepresenteerd.

De heer Wolfs (GroenLinks/PvdA) vraagt of het aanleveren van een schets door de bewoners zou kunnen helpen het vertrouwen in het participatieproces te herstellen, en of er andere stappen nodig zijn.

De inspreker geeft aan dat het tot nu toe niet goed is geweest voor het vertrouwen. Hij geeft aan dat hij zijn best zal doen om een schets aan te leveren en dat de bewoners daar volgens hem open voor staan.

De zesde inspreker geeft aan dat hij zich op het laatste moment heeft ingeschreven om een ander perspectief te belichten. Hij benadrukt dat niet alle bewoners negatief tegenover het plan staan. Hij en andere bewoners van de Barbarastraat zijn over het algemeen tevreden met het ontwerp, ondanks enkele details zoals een zebrapad. Hij licht toe dat zijn eigen inspraak bij het waterschap in 2022 ertoe heeft geleid dat het plan daadwerkelijk is aangepast, waardoor de Keutelbeek niet recht voor hun woningen zou lopen. Hij wil hiermee het beeld nuanceren dat er alleen maar tegenstand zou zijn in de straat.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt of bij de eerste gesprekken in 2022 de andere bewoners destijds ook aanwezig waren.

De inspreker geeft aan dat hij alleen met zijn partner en het waterschap bij de gesprekken aanwezig was, op hun eigen verzoek. Volgens hem was de gemeente destijds nog niet bij het proces betrokken.

De heer Klein (Lokaal SGB) merkt op dat hierover uiteindelijk aan de wethouder duidelijkheid gevraagd zal worden.

De voorzitter bedankt de insprekers voor hun bijdragen en benadrukt dat de diverse punten meegenomen worden in de verdere bespreking. Vervolgens geeft hij het woord aan de initiatiefnemer van het voorstel, waarna de portefeuillehouder kan reageren. Daarna krijgen alle overige deelnemers van de ronde de mogelijkheid hun inbreng te geven, waarna initiatiefnemer en portefeuillehouder eventueel nogmaals reageren.

De heer Paauwe (Stadspartij) geeft aan dat veel bewoners en ondernemers zich zorgen maken over de herziening van de plannen rond de Barbarastraat in het kader van de ontkluizing van de Keutelbeek. Hij benadrukt dat de term voorlopig ontwerp botsend is met de ervaring van bewoners, omdat hun inbreng nauwelijks wordt teruggezien. Kernpunten zoals verkeersveiligheid, parkeerdruk, ecologie, bomen en beschermde diersoorten zijn volgens hem niet optioneel.
Hij stelt vragen bij de keuze om de Keutelbeek door de Barbarastraat te leiden en wijst op positieve voorbeelden elders in de stad. De huidige ventweg en rotondes bieden volgens hem een veilige verkeersstructuur die niet zomaar vervangen mag worden, zeker gezien het dagelijks gebruik door scholieren en andere weggebruikers.
Hij benadrukt dat ambitie zonder luisteren afstand creëert en dat het schrappen van de ventweg en rotondes de verkeersveiligheid verslechtert. Hij roept het college op opnieuw in gesprek te gaan met bewoners, ondernemers en instellingen, met duidelijke verslaglegging richting de gemeenteraad.
Hij stelt dat zonder dit fundament van overleg en wederzijds begrip geen sprake kan zijn van volwaardige participatie en zorgvuldig proces, en concludeert dat het project terug moet naar de raad voor heroverweging van de invulling en uitvoering.

Wethouder Geilen geeft een uitgebreide toelichting op het participatieproces rond de herziening van de Barbarastraat en de ontkluizing van de Keutelbeek. Hij bedankt de insprekers, bewoners en ondernemers voor hun bijdragen en benadrukt dat het proces van participatie nog steeds gaande is.
Hij legt uit dat het college opereert binnen het door de raad vastgestelde participatiekader en de omgevingsvisie, met aandacht voor thema’s zoals verkeersveiligheid, vergroening, klimaatadaptatie en biodiversiteit. De Keutelbeek wordt bovengronds gebracht in een nieuw tracé, zodat schoon water direct naar de Geleenbeek kan stromen, wat bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte en nieuwe woningen.
De wethouder beschrijft het traject van haalsessies, klankbordgroepen en plenaire bijeenkomsten met bewoners, waarbij schetsontwerpen zijn besproken, vragen en petitiepunten zijn opgehaald en verduidelijking is gegeven over de impact op woningen en groenstructuren. Hij onderstreept dat aanvullend onderzoek zal plaatsvinden naar verkeersveiligheid, parkeerdruk en flora- en faunawaarden, zodat ontwerpbeslissingen feitelijk onderbouwd worden.
Hij benadrukt dat het proces nog niet is afgerond en dat er altijd compromissen nodig zijn, omdat niet aan alle wensen volledig kan worden voldaan. Hij stelt dat bewoners op dit moment geen alternatieve ontwerpen hoeven aan te leveren, omdat het college het proces verder begeleidt en de klankbordgroep wordt uitgebreid om een bredere inbreng vanuit de Barbarastraat te waarborgen. Uiteindelijk moet dit leiden tot een voorlopig ontwerp waarin veiligheid, leefbaarheid en onderzoeksresultaten zorgvuldig zijn verwerkt, zonder dat de uitvoeringsbevoegdheid bij de raad hoeft te liggen.

De heer Henssen (CDA) wil begrijpen waardoor inwoners het gevoel krijgen dat ze niet worden meegenomen in het participatieproces, ondanks de duidelijke uitleg van de wethouder. Daarnaast stelt hij voor dat bij toekomstige projecten raadsleden de mogelijkheid krijgen om aanwezig te zijn bij bijeenkomsten, niet om vragen te stellen, maar om eerder op de hoogte te zijn en een breder beeld te krijgen van de situatie.

Wethouder Geilen antwoordt dat raadsleden altijd welkom zijn bij de openbare bijeenkomsten en dat het wellicht beter gecommuniceerd kan worden wanneer deze plaatsvinden. Hij legt uit dat het gevoel bij bewoners dat er niet geluisterd wordt wellicht voortkomt uit hun perceptie, ze verwachten dat opmerkingen van eerdere sessies, zoals de petitie van 9 juli, direct verwerkt zouden zijn in het vervolgontwerp van 1 september. Volgens hem is steeds duidelijk gemaakt dat er geen gewijzigd ontwerp was, omdat eerst verdieping en gesprek nodig waren om de uitgangspunten goed te begrijpen en het proces zorgvuldig te laten verlopen.

De heer Henssen (CDA) geeft aan dat communicatie van twee kanten moet komen. Hij benadrukt dat bewoners ook het gevoel moeten krijgen dat ze daadwerkelijk worden aangehoord, iets wat hij tijdens de rondgang op zaterdag heeft gemist ondanks dat hij goed heeft geluisterd naar de bewoners.

De heer Pfoster (PVV) vraagt of het college zich herkent in het beeld dat het parkeeronderzoek niet representatief is, omdat het in januari 2025 is uitgevoerd op slechts vier meetmomenten, buiten winkeltijden en deels op momenten dat er nauwelijks bezoekers zijn, waardoor de werkelijke parkeerdruk systematisch zou worden onderschat.

Wethouder Geilen antwoordt dat het college zich niet herkent in het beeld van de bewoners, omdat het parkeeronderzoek volgens landelijke richtlijnen is uitgevoerd. Om de zorgen van bewoners te valideren, is in oktober een herhaald onderzoek uitgevoerd waarbij ook de door bewoners genoemde specifieke momenten zijn meegenomen.

De heer Breidenbach (GOB) geeft aan dat hij de zorgen van de bewoners deelt en dat hij zelf tijdens een observatie van twintig minuten de drukte van verkeer en vrachtverkeer heeft ervaren. Hij wacht nog op de resultaten van het herhaalde parkeeronderzoek.

Wethouder Geilen geeft aan dat het herhaalde parkeeronderzoek in oktober is uitgevoerd, maar de resultaten nog niet zijn gedeeld. Hij benadrukt dat het onderzoek specifiek over parkeerdruk gaat en dat andere observaties, zoals verkeersdrukte door vrachtwagens, daar niet onder vallen.

De heer Renet (SPA) vraagt of hij het goed begrijpt dat de wethouder erkent dat bewoners het gevoel hebben dat ze beperkte invloed hebben op het voorlopige ontwerp en de aanpassingen daarvan.

Wethouder Geilen geeft aan dat de fase van 1 september bedoeld was voor verdieping van de eerder op 9 juli gepresenteerde informatie, en dat er toen nog geen nieuw ontwerp lag. Hij benadrukt dat de inbreng van bewoners meegenomen wordt in de volgende ontwerpfase, maar dat de perceptie van beperkte invloed kan ontstaan bij bewoners die niet in de klankbordgroep zaten en daardoor niet alle resultaten zagen.

De heer Paauwe (Stadspartij) vraagt naar de ventweg in de Barbarastraat, die door bewoners als zeer belangrijk wordt ervaren. Hij merkt op dat de wethouder weinig tot niets heeft gezegd over deze ventweg en vraagt om een reactie, omdat het lijkt alsof het verwijderen van de ventweg puur op verkeerstechnische gronden wordt overwogen, terwijl het volgens de bewoners juist de veiligste straat in de omgeving is.

Wethouder Geilen licht toe dat de ventweg in het huidige ontwerp niet wordt meegenomen, omdat het ontwerp wordt opgesteld volgens de CROW-eisen voor een erftoegangsweg in een 30 kilometer-zone, waarbij standaard geen ventweg is opgenomen. Hij verklaart dat de ventweg oorspronkelijk in de jaren ’ 60 is aangelegd vanwege het Barbaraziekenhuis en de ontsluiting van de parkeerplaats, maar dat deze situatie inmiddels is veranderd. Bij een reconstructie wordt de huidige situatie als uitgangspunt genomen en gelden de geldende ontwerpnormen voor erftoegangswegen.

De heer Paauwe (Stadspartij) merkt op dat in de Havikstraat in Sittard, die een 30 kilometer-zone is, een ventweg aanwezig blijft ondanks het ontbreken van een ziekenhuis of andere speciale situatie. Hij vraagt

aan de wethouder of de aanwezigheid van de school daar de reden is, omdat het eerdere argument over historische ziekenhuisontsluiting in dit geval niet lijkt te kloppen.

Wethouder Geilen legt uit dat de ventweg in de Havikstraat aanwezig blijft omdat deze situatie historisch is en later gecombineerd is met een schoolzone. Hij benadrukt dat er momenteel geen reconstructie van de Havikstraat gepland is, maar dat bij een eventuele toekomstige reconstructie gekeken zou worden naar de huidige situatie, inclusief school, bedrijventerrein en woningen. Dit kan leiden tot een ander ontwerp dan bij een woonstraat zoals de Barbarastraat.

De heer Renet (SPA) vraagt of de Barbarastraat, sinds de sluiting van het ziekenhuis nog steeds als ontsluitingsweg voor de buurt functioneert, nu een 30 kilometer-zone wordt en of dit de reden is voor de aanpassingen, zoals het verdwijnen van de ventweg.

Wethouder Geilen legt uit dat de Barbarastraat, en andere straten, al sinds de jaren 90/00 formeel als 30 kilometerzone zijn aangewezen, maar dat het wegprofiel daar destijds niet op is aangepast. Bij reconstructies wordt het profiel nu wel aangepast om daadwerkelijk aan de 30 kilometer-norm te voldoen, met maatregelen zoals versmallingen of verhoogde kruisingen om de snelheid te remmen.

De heer Renet (SPA) merkt op dat de Barbarastraat voorlopig nog steeds als ontsluitingsweg fungeert, waardoor er veel verkeer langs komt. Hij vraagt of bij het aanpassen van de Barbarastraat tot 30 kilometer ook de omliggende straten worden aangepast, omdat anders het verkeerspatroon en de veiligheid mogelijk niet passen bij de nieuwe 30 kilometer-zone.

Wethouder Geilen geeft aan dat de Barbarastraat al tientallen jaren als 30 kilometer is ingericht, hoewel het profiel van de straat nog gebaseerd is op oudere normen. Bij de reconstructie wordt de straat nu daadwerkelijk ingericht volgens de CROW-eisen voor een 30 kilometer erftoegangsweg, zodat de inrichting beter past bij de functionele bestemming en handhaafbaarheid. De hoofdroute voor doorgaand verkeer verloopt via de Spaubeeklaan en de Jos Klijnenlaan, en deze hoofdontsluitingswegen blijven ongewijzigd.
De aanpassingen aan de Barbarastraat gelden niet alleen voor deze straat zelf, maar ook voor omliggende straten waar de Keutelbeek doorheen komt. Hiermee wordt het bredere stedenbouwkundige en waterbeheerdoel gerealiseerd, waarbij het groene en blauwe profiel van de beek een centrale rol speelt in de inrichting van de openbare ruimte.
De uitvoering van het project vindt gefaseerd plaats, met aandacht voor het financiële kader dat de raad heeft meegegeven. In de begroting is al een eerste tranche opgenomen voor de aanleg van de Keutelbeek en bijbehorende openbare ruimte, en in de komende jaren zullen extra middelen nodig zijn om meer straten in Geleen-Zuid aan te pakken. Het uiteindelijke doel is om een samenhangend ontwerp te realiseren dat aansluit bij de ambities van het ambitiedocument voor Geleen-Zuid en waarbij bewoners, verkeersveiligheid en leefomgeving zorgvuldig worden meegenomen.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt waarom niet alle bewoners in 2022 de uitnodigingsbrief hebben ontvangen, waarom het participatietraject met slechts een klein deel van de straat is gestart, of er toezeggingen of veranderingen zijn gedaan tijdens dat traject, en waarom op twee verschillende momenten met twee verschillende bewoners uit de straat afspraken zijn gemaakt. Hij vraagt om toelichting over hoe dit proces precies is verlopen.

Wethouder Geilen geeft aan dat hij niet kan nagaan waarom sommige bewoners in 2022 de uitnodigingsbrief van het waterschap niet hebben ontvangen, dat zou bij het waterschap moeten worden nagevraagd. Hij licht toe dat het participatieproces in 2024 is voortgezet door bewoners uit te nodigen om mee te praten over de aangrenzende openbare ruimte. Uit deze bredere uitnodiging is vervolgens de klankbordgroep ontstaan.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat het vreemd is dat er in 2022 al wijzigingen zijn aangebracht, terwijl er tussen 2022 en 2024 weinig is gebeurd. Hij stelt dat het bij het voortzetten van participatie in 2024 wellicht beter is om met een schone lei te beginnen, om misverstanden en ongelijkheid in ervaringen van bewoners te voorkomen. Daarnaast vraagt hij aan de wethouder of hij het eens is dat bij

een burgeroverleg een kritische vraag van een burger niet beantwoord zou moeten worden met een tegenvraag over iemands functie of baan.

Wethouder Geilen geeft aan dat hij zich distantieert van de opmerking dat er tussen 2022 en 2024 niets zou zijn gebeurd en benadrukt dat hij kan uitleggen hoe dergelijke processen verlopen. Over de kritiek op een antwoord tijdens een burgeroverleg stelt hij dat het gevaarlijk is om een klein fragment uit de context te halen. Hij legt uit dat het betreffende moment plaatsvond aan het einde van een lange avond, waarin de dagvoorzitter meerdere keren aangaf dat het de laatste vraag was. De opmerking die als sneer werd ervaren, betrof een reactie op een vraag over rioolwerkzaamheden en boomwortels en was volgens hem bedoeld binnen de context en sfeer van die avond, zonder dat er zwaar aan getild moest worden.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat de wethouder volgens hem het probleem alleen maar verergert en onvoldoende inzicht toont in de juiste omgang tussen een grote machtsinstelling en burgers. Hij vindt dat burgers niet in een positie gebracht moeten worden waarin ze worden bekritiseerd voor het stellen van vragen. Daarnaast vraagt hij de wethouder om de vraag van de inspreker, die tijdens de betreffende avond niet beantwoord is, alsnog te verduidelijken en toelichting te geven.

Wethouder Geilen geeft aan dat hij zich zorgen maakt over het selectief delen van fragmenten op sociale media, waardoor een vertekend beeld van de situatie kan ontstaan. Hij stelt dat dit framing leidt tot persoonlijke beschadiging.

De voorzitter onderbreekt en geeft aan dat de discussie over onderlinge gevoelens en mogelijke persoonlijke verwijten moet stoppen. Hij benadrukt dat de focus moet liggen op het stuk over de herinrichting en de zorgen van de bewoners.

Wethouder Geilen legt uit dat bij relinen van riolering, bijvoorbeeld bij ingegroeide wortels maar een intacte hoofdconstructie, via een inspectieput een kous door het riool wordt getrokken die uithardt, waarna huisaansluitingen weer worden geopend. Over de tweede vraag geeft hij aan dat bij werkzaamheden aan kabels en leidingen in gemeentelijke stroken van tevoren goed wordt aangekondigd, zodat bewoners niet plotseling terug hoeven te komen van vakantie of hinder ondervinden. Verkoop van deze stroken is daarbij niet aan de orde, het gebruik wordt op een andere manier geborgd en de bereikbaarheid van kabels en leidingen blijft gegarandeerd.

De voorzitter geeft aan dat deelnemers nu hun bijdrage kunnen doen. Alle interrupties zijn beantwoord.

De heer Pfoster (PVV) geeft aan dat de onrust onder bewoners en ondernemers rondom de herinrichting van de Keutelbeek terecht en onderbouwd is. Hij stelt dat de participatie tekortschiet, doordat een deel van de straat niet is uitgenodigd, vragen onbeantwoord blijven en toezeggingen niet worden nagekomen, wat heeft geleid tot verlies van vertrouwen. Inhoudelijk wijst hij op onvoldoende onderbouwing van meerdere ontwerpkeuzes, zoals het schrappen van rotondes, het verdwijnen van de ventweg en een niet-representatief parkeerdrukonderzoek. Hij benadrukt dat het om aantoonbare tekortkomingen gaat, niet om sentimenten. Hij stelt voor het voorlopige ontwerp te herzien met een volwaardig participatieproces voor alle bewoners en ondernemers, waarbij draagvlak en veiligheid centraal staan. Hij vraagt het college of het participatieproces zorgvuldig is verlopen en of het voorlopige ontwerp wordt herzien voordat het definitieve ontwerp wordt vastgesteld.

De voorzitter geeft aan dat deze vragen al in eerdere beantwoording door de wethouder zijn behandeld. Hij benadrukt dat er een voorlopig ontwerp bestaat waar de input van bewoners nog in verwerkt wordt, inclusief de uitkomsten van lopende onderzoeken, en dat deze toezegging onderdeel is van het proces.

Mevrouw Frenken (VVD) geeft aan dat het voor de VVD essentieel is dat bewoners bij ingrijpende plannen in hun directe leefomgeving serieus worden gehoord en meegenomen. Ze benadrukt dat de ontkluizing van de Barbarastraat begrijpelijkerwijs onrust veroorzaakt en dat de zorgen van bewoners vooral betrekking hebben op parkeren, veiligheid en bereikbaarheid.
Ze waardeert de toezegging voor aanvullend parkeeronderzoek en vraagt om duidelijke communicatie over eventuele verlenging van opritten, inclusief de gevolgen voor eigendom en kosten. Verder wijst ze

op de veiligheid rond het open water, met name voor spelende kinderen, ouderen en huisdieren, en vraagt om concrete maatregelen. Ook benadrukt ze het belang van verkeersveiligheid, met name voor scholieren en busroutes.
Ze benadrukt dat betrokkenheid van bewoners vroeg, serieus en wederkerig moet zijn en dat hun inbreng daadwerkelijk invloed moet hebben op de verdere uitwerking van de plannen. Ze sluit af met de opmerking dat de VVD verbetering en leefbaarheidsmaatregelen ondersteunt, mits deze veilig, toekomstbestendig en respectvol voor de bewoners worden uitgevoerd.

De heer Henssen (CDA) doet een oproep aan alle betrokkenen, met name ook aan de bewoners op de tribune, en waardeert hun voorbereiding en inzet. Hij benadrukt dat samenwerking met de wethouder belangrijk is en hoopt dat er gezamenlijk tot een goed resultaat in het lopende proces wordt gekomen.

De heer Breidenbach (GOB) merkt op dat de afgelopen week veel, soms tegenstrijdige, informatie is ontvangen en dat communicatie lastig is omdat emoties een rol spelen. Hij benadrukt dat de wethouder duidelijk heeft aangegeven dat het voorlopig ontwerp nog niet definitief is en dat mogelijke aanpassingen zullen volgen. Hij doet een oproep om in gesprek te blijven en beslissingen feitelijk te onderbouwen, zodat inwoners begrijpen waarom bepaalde wensen niet kunnen worden uitgevoerd. Met betrekking tot verkeersdrukte geeft hij aan dat hij zelf de situatie heeft waargenomen en dat, indien uit het onderzoek blijkt dat de verkeersdruk hoog blijft, hij openstaat om rotondes te heroverwegen. Hij sluit af met het advies om open, eerlijk en duidelijk met elkaar te blijven communiceren.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat voor zijn fractie het belangrijkste punt het schrappen van parkeerplaatsen is. Hij wacht de uitkomsten van de nieuwe onderzoeken van oktober af, omdat daar mogelijk blijkt dat er te veel parkeerplaatsen zijn verwijderd. Hij maakt zich zorgen over de ventweg, ondanks dat de wethouder eerder aangaf dat het ontwerp nog in ontwikkeling is en aanpassingen mogelijk zijn. Ook benadrukt hij het belang van goede fietsroutes. Over de Barbarastraat merkt hij op dat, hoewel de straat formeel geen doorgaande weg is, deze in de praktijk wel zo functioneert, en dat bij de beoordeling rekening moet worden gehouden met het daadwerkelijke gebruik door bewoners en verkeer.

De heer Renet (SPA) merkt op dat bewoners de bijeenkomst hebben ervaren als een mededelingenavond en niet als een echte inspraakavond. Voor SPA betekent participatie dat bestuur en bewoners samen kijken hoe plannen naar tevredenheid gerealiseerd kunnen worden, en in dit soort situaties staat SPA aan de kant van de bewoners, tenzij het algemeen belang dat vraagt. Hij benadrukt dat een herinrichting van de Barbarastraat niet mag leiden tot een verslechtering van de situatie voor bewoners, ook niet tijdelijk.
Daarnaast stelt hij vragen over natuurcompensatie bij het kappen van bomen, inclusief kosten en effectiviteit. Hij merkt op dat de bushalte in het voorlopige ontwerp verdwenen is en vraagt of dit gebruik minimaal was, omdat de halte voor senioren belangrijk is. Ten slotte vraagt hij naar alternatieven voor de ventweg, die in het schetsontwerp wel was toegezegd, maar nu ontbreekt. Hij hoopt dat bewoners uiteindelijk naar meerdere oplossingen kunnen kijken en niet slechts één.

De heer Talpe (PIT) geeft aan dat zijn fractie eerder al artikel 43-vragen heeft gesteld over dit onderwerp. Het college herkent zich niet in de stelling dat er geen adequate reacties zijn gegeven, terwijl een groep betrokken inwoners zich onvoldoende gehoord voelt. Uit beantwoording en een recent ontvangen memo blijkt dat het voorliggende ontwerp nog niet definitief is, maar bewoners hebben het gevoel dat dit wel zo is.
Hij wijst op zorgen van bewoners over het verdwijnen van twee rotondes, wat de verkeersveiligheid zou beïnvloeden, en over het verplaatsen van bushaltes. Hij verzoekt de wethouder om deze punten kritisch te bekijken in het vervolgtraject. Hij benadrukt dat er ruis op de lijn zit en vraagt om schriftelijk te vernemen welke extra inspanningen het college gaat doen om onduidelijkheden en misverstanden weg te nemen. Hij verwacht dat het participatieproces zorgvuldig wordt uitgevoerd, ook al kan volledige tevredenheid niet gegarandeerd worden, en benadrukt dat communicatie en participatie extra aandacht verdienen.

De heer Wolfs (GroenLinks/PvdA) geeft aan dat inwoners en ondernemers van de Barbarastraat zich onvoldoende betrokken voelen bij het participatieproces rond de ontkluizing van de Keutelbeek. Hij erkent

dat het college wel moeite heeft gedaan om bewoners te informeren via brieven, klankbordgroepen en een verduidelijkend VR-ontwerp, maar ziet ruimte voor verbetering, vooral bij participatie.
Hij benadrukt twee aandachtspunten: groen en veiligheid. Op het gebied van groen merkt hij op dat weliswaar bomen worden gekapt, maar dat er meer bomen en groen terugkomen, met mogelijkheden om de diversiteit van flora en fauna te versterken. Met betrekking tot verkeersveiligheid wijst hij op zorgen over het verdwijnen van de ventweg en rotondes, en sluit hij zich aan bij het GOB over het nader onderzoeken van een mogelijke rotonde op de Spaubeeklaan, met inachtneming van richtlijnen van CROW en SWOV.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) concludeert dat het participatietraject rond de Barbarastraat onvoldoende is verlopen. Ze merkt op dat bewoners de bijeenkomsten meer als mededeling dan als inspraak hebben ervaren en benadrukt dat dit signaal serieus genomen moet worden, zowel voor dit dossier als breder.
Ze wijst erop dat toezeggingen over het kritisch bekijken van parkeerdruk, de ventweg en de rotonde belangrijk zijn en dat het college de koers van het schetsontwerp niet moet blijven volgen als 80 procent van de bewoners zich daartegen verzet. Ze dringt erop aan dat het college daadwerkelijk levert wat mogelijk is op basis van de wensen van bewoners, en niet alleen in gesprek blijft. Ze vraagt specifiek om een nadere toelichting van de wethouder over de mogelijkheden en beperkingen van de ventweg en de rotonde.

De heer Paauwe (Stadspartij) geeft aan dat het belangrijk is een verdeel en heers-cultuur te voorkomen en dat zowel bewoners als ondernemers actief betrokken moeten worden bij de plannen. Hij vraagt het college te kijken of de beek mogelijk door Zuyderland zelf kan lopen.
Ten aanzien van de opritten vraagt hij of bewoners deze uitbreiding überhaupt willen, gezien mogelijke toekomstige kosten zoals OZB-heffingen. Voor de ventweg doet hij de suggestie om deze eventueel als eenrichtingsweg in te richten, zodat de weg behouden blijft.
Tot slot benadrukt hij het belang van serieus omgaan met de gevoelens van de insprekers en vertrouwt hij erop dat het college hier ook daadwerkelijk werk van zal maken.

De voorzitter sluit de bespreking af en benadrukt dat er nog een uitgebreid proces volgt, waarin bewoners voldoende mogelijkheden krijgen om hun stem te laten horen. Hij spreekt de verwachting uit dat een goed compromis wordt gevonden waar iedereen zich in kan vinden. Hij schorst de vergadering kort.

Gemeente Sittard-Geleen

Notulen van de Ronde in Raadszaal op donderdag 27 november 2025

Tijdstip: 19.00-23.00 uur

1.3 Rondevoorstel Burger Centraal inzake stop de maatregelen op beperking autogebruik en autobezit (Geilen) 21:55-23.00

Aanwezig	
de voorzitter:	P. Boonen
de griffier:	A. Lamers
de leden	
GOB:	G.R. Klee
CDA:	B.A.J. Hoedemakers
Stadspartij:	W.P.H. Paauwe
GroenLinks/PvdA:	A. Boukhrissi
D66:	-
VVD:	F.M.J. Frenken
PVV:	D.D.W. Pfoster
SPA:	J.J. Renet
Lokaal Sittard-Geleen-Born:	S.A.J. Klein
Burger Centraal	A.R.A.R. Lotfy
PIT:	E.V.P. Talpe
het college:	Wethouder Geilen
ambtelijke ondersteuning:	Mevrouw Koelstra.
notulen:	I. van Mourik (Notuleerservice Nederland)

De voorzitter heropent de vergadering. Het voorstel bij het derde agendapunt richt zich op het verwijderen van actief ontmoedigingsbeleid voor autogebruik uit alle beleidsstukken. De voorzitter licht toe dat dit onderwerp eerder, op 9 oktober, niet in de raadsvergadering is behandeld omdat het niet actueel werd geacht en dat het daarom in een ronde besproken wordt. Technische vragen zijn reeds beantwoord.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) geeft aan dat gedragsbeïnvloeding door de overheid, zoals het actief ontmoedigen van autogebruik en autobezit, een zorgwekkende ontwikkeling is binnen de gemeente. Ze licht toe dat dit beleid verder gaat dan het stimuleren van alternatieven zoals OV, fietsen of deelauto’s en dat in recente beleidsstukken, zoals het parkeerbeleidsplan, expliciet is opgenomen dat autogebruik en autobezit beperkt moeten worden door bijvoorbeeld regulerende maatregelen en het verminderen van parkeercapaciteit.
Ze benadrukt dat het initiatief om dit beleid te voeren niet met de raad is besproken en niet in verkiezingsprogramma’s is opgenomen, waardoor de democratische legitimiteit volgens haar ontbreekt. Beleidsstukken mogen volgens haar niet als sluiproute gebruikt worden om ingrijpende gedragssturing door te voeren zonder instemming van de raad en inwoners.
Ze wil van de andere partijen weten of ze het actief ontmoedigen van autogebruik en autobezit steunen of dat ze ook vinden dat de gemeente dit niet moet doen. Ze maakt een onderscheid tussen het aanbieden van alternatieven en het nemen van maatregelen die mensen feitelijk dwingen hun auto minder te gebruiken of te laten staan.

Tot slot wijst ze op de kloof tussen politiek en burger, omdat vrijwel alle raadsleden zelf met de auto naar de vergadering komen, wat volgens haar de hypocrisie van het beleid benadrukt. Ze overweegt een initiatiefvoorstel in te dienen om de gedragssturing op autogebruik en autobezit uit de beleidsstukken te verwijderen.

De heer Talpe (PIT) vraagt aan mevrouw Lotfy of ze het met het college eens is dat de omgevingsvisie het enige actuele beleidsdocument is waarin autogebruik en autobezit worden meegenomen. Daarnaast wil hij weten of ze andere beleidsdocumenten ziet die relevant zijn om een volledig beeld te krijgen van het beleid rondom autogebruik en autobezit.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) antwoordt dat in de omgevingsvisie en eerdere beleidsstukken het zogenaamde STOMP-principe wordt gehanteerd, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer boven de particuliere auto. In deze eerdere stukken werd vooral ingezet op het bieden van alternatieven, niet op ontmoediging van autobezit. Volgens haar is de eerste keer dat actief gesproken wordt over het ontmoedigen van autogebruik en autobezit het actualisatie parkeerbeleidsplan, dat nog in ontwikkeling is. Ze vindt het belangrijk dat de gemeenteraad zich hierover uitspreekt, zodat duidelijk is waar partijen voor staan en kiezers bij de volgende gemeenteraadsverkiezingen weten welke keuzes worden gemaakt.

Wethouder Geilen meldt dat de omgevingsvisie het kader schetst voor mobiliteit en het zogenoemde STOMP-principe, waarbij de focus ligt op lopen, fietsen, duurzame openbaar vervoer en deelmobiliteit. Hierdoor ontstaan alternatieven voor eigen autogebruik, waardoor mensen kunnen kiezen hun auto weg te doen, maar dat is een vrijwillige keuze. Hij benadrukt dat de omgevingsvisie en de hoofdlijnnotitie parkeerbeleid deze kaders volgen en dat in beide stukken geen sprake is van actief ontmoedigen van autobezit. Het weghalen van parkeerplaatsen gebeurt alleen indien noodzakelijk, bijvoorbeeld bij reconstructies of hoge parkeerdruk, en gebeurt altijd in combinatie met het creëren van alternatieven, zoals centrale parkeervoorzieningen in de wijk. Hij herkent zich niet in het beeld dat de gemeente actief probeert autogebruik te ontmoedigen.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) geeft aan dat in het actualisatie parkeerbeleidsplan wel degelijk passages staan over het verminderen van autobezit en het beperken van parkeercapaciteit op strategische plekken, om gedragsverandering te bewerkstelligen. Ze vraagt de wethouder om een duidelijke reactie of deze passages uit toekomstige beleidsstukken verwijderd zullen worden, zodat het beleid uitsluitend gericht blijft op het bevorderen van alternatieven en niet op ontmoediging van autogebruik. Ze benadrukt dat het wegvallen van parkeerplekken in de directe omgeving ook als ontmoedigingsmaatregel kan worden gezien en vraagt om concrete toezeggingen hierover.

Wethouder Geilen geeft aan dat het college heeft voldaan aan de afspraak met de gemeenteraad door op 25 september de mening van de raad over het voorliggende stuk te horen. De inbreng van de raadsleden wordt door het college verwerkt en zal uiteindelijk terugkomen in het vast te stellen stuk, waarna de raad kan beoordelen welke opmerkingen zijn overgenomen. Over het weghalen van parkeerplaatsen licht hij toe dat dit soms nodig is bij reconstructies om ruimte te maken voor bijvoorbeeld fietspaden of groen, waarbij de parkeerbalans behouden blijft door alternatieve, centrale parkeerplaatsen te faciliteren, ook als deze niet direct voor de deur liggen. Hij stelt dat het onderwerp niet opnieuw ter discussie gesteld hoeft te worden.

De heer Talpe (PIT) vraagt of de wethouder van mening is dat de teksten uit het actualisatie parkeerbeleid al dan niet strijdig zijn met de eerder door de raad vastgestelde omgevingsvisie en de uitspraken van 27 maart over autogebruik en autobezit.

Wethouder Geilen antwoordt dat bij de toetsing op 25 september is gekeken of de kaders van de omgevingsvisie goed zijn vertaald naar het parkeerbeleid en dat er volgens hem geen tegenstrijdigheden zijn. Hij benadrukt dat het parkeerbeleid juist is versterkt op basis van de discussie van 27 maart, waarbij eerst goede alternatieven moeten worden geboden voordat autogebruik afneemt en er parkeerplaatsen kunnen worden verminderd.

De heer Renet (SPA) wijst op de aangenomen motie van 12 november over de uitbreiding van het aantal invalide parkeerplaatsen. Hij benadrukt dat onderzoek moet worden gedaan naar het benodigde aantal parkeerplaatsen, rekening houdend met vergrijzing en bevolkingssamenstelling de komende 25 jaar, zowel in de centra als elders in de gemeente. Hij merkt op dat dit kader niet duidelijk terugkwam in de beantwoording van vragen en vraagt of de wethouder hier wel aan gedacht heeft.

Wethouder Geilen legt uit dat de eerdere vraag van de PIT-fractie specifiek ging over beleidsstukken die ingaan op autogebruik en het ontmoedigen daarvan. De motie van de heer Renet betrof niet het ontmoedigen van autogebruik, maar het bevorderen van goed parkeren voor mindervaliden op de lange termijn, gezien vergrijzing en mogelijke toename van parkeerbehoefte. Deze motie wordt meegenomen in de gebiedsplannen en verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar leidt niet tot een aanpassing van de hoofdlijnnotitie en werd daarom niet in de beantwoording van de eerdere vraag behandeld.

De heer Renet (SPA) stelt dat een aangenomen motie een raadsbesluit is en daarmee feitelijk beleidsmatig bindend wordt, omdat het college deze heeft toegezegd.

Wethouder Geilen geeft aan dat een motie een oproep van de raad aan het college is, in dit geval om onderzoek te doen naar de toekomstige behoefte aan mindervaliden parkeerplekken. Het college heeft dit toegezegd en zal het uitvoeren. De motie is niet opgenomen in het antwoord op de technische vraag van de heer Talpe, omdat die vraag specifiek ging over het ontmoedigen van autogebruik, wat niet het onderwerp van de motie is.

De heer Pfoster (PVV) vraagt of de gemeente Sittard een mobiliteitstoets uitvoert per wijk of stadsdeel om te bepalen of autobeperkende maatregelen haalbaar zijn, aangezien sommige wijken onvoldoende op het openbaar vervoer zijn aangesloten en bewoners daardoor grotendeels afhankelijk zijn van de auto.

Wethouder Geilen geeft aan dat de gemeente bij reconstructies wel onderzoek doet naar de parkeerbehoefte en verkeersintensiteit in het betreffende gebied, maar dat er geen algemene, gemeentebrede en doorlopende mobiliteitstoetsen worden uitgevoerd.

De heer Klein (Lokaal SGB) vraagt of de wethouder het niet eenvoudiger vindt om vooraf de piekmomenten voor parkeerdrukmetingen te bepalen, bijvoorbeeld in woonwijken versus winkelgebieden, in plaats van af te wachten en later aanvullende metingen te doen.

De voorzitter merkt op dat de vraag van de heer Klein over parkeeronderzoeken raakt aan, maar niet direct onderdeel is van, het agendapunt over het stoppen van maatregelen ter beperking van autogebruik en autobezit.

De heer Klein (Lokaal SGB) legt uit dat de link zit in het feit dat gemeentelijke onderzoeken soms leiden tot het weghalen van parkeerplaatsen bij reconstructies wanneer uit die onderzoeken blijkt dat er minder behoefte is aan parkeren. Hij benadrukt dat die onderzoeken essentieel zijn.

De voorzitter vraagt om verduidelijking over hoe parkeerdrukmetingen worden uitgevoerd en of er specifieke punten van inwoners zijn.

Wethouder Geilen legt uit dat er gebruik wordt gemaakt van landelijk beproefde methodes en dat metingen afhankelijk zijn van de situatie, bijvoorbeeld avonduren, scholen of winkelgebieden. Er kan altijd voor specifieke momenten gemeten worden, maar de algemene aanpak richt zich op een representatief beeld van de parkeerdruk op meerdere momenten van de dag.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) wijst erop dat het ontmoedigen van autogebruik niet alleen in de omgevingsvisie voorkomt, maar ook in andere gemeentelijke stukken, zoals de mobiliteitsaanpak, waarin wordt gestreefd naar het beperken van de groei van automobiliteit. Ze vraagt aan de wethouder waarom dit in de beantwoording van de technische vragen niet is meegenomen en benadrukt dat de gemeenteraad kaders moet stellen over of ze deze gedragssturing op autogebruik en autobezit wil steunen.

Wethouder Geilen geeft aan dat de mobiliteitsaanpak op 27 maart door de raad is ingetrokken en daarmee geen geldend kader meer vormt. De omgevingsvisie vervangt dit als het actuele beleidskader, en daarom wordt in de beantwoording van de technische vragen uitsluitend naar de omgevingsvisie verwezen.

De heer Paauwe (Stadspartij) geeft aan dat hij het tegenstrijdig vindt dat er enerzijds maatregelen worden besproken om autogebruik en autobezit te beperken, terwijl er in de Barbarastraat juist opritten groter worden gemaakt, vermoedelijk om extra auto’s te kunnen parkeren.

Wethouder Geilen legt uit dat de oprit wordt verlengd zodat één auto op eigen terrein kan parkeren, waardoor deze niet op het trottoir hoeft te staan en de auto niet verkocht hoeft te worden.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) benadrukt dat in het ontwerp van het parkeerbeleidsplan expliciet passages staan waarin gesproken wordt over het verminderen van autobezit en autogebruik, en over regulerende maatregelen zoals beperking van parkeercapaciteit om gedragsverandering te bewerkstelligen. Ze vraagt zich af waarom het college dit dan in de ontwerpstukken opneemt als het beleid daar niet achter staat, omdat dit volgens haar tegenstrijdig lijkt met eerdere uitspraken dat het autobezit niet actief wordt teruggedrongen.

Wethouder Geilen licht toe dat de passages in het ontwerp van het parkeerbeleidsplan niet tegenstrijdig zijn met het beleid van het college. Hij legt uit dat het citaat waar mevrouw Lotfy naar verwijst over beleid van de provincie, niet het beleid van het college betreft. Wat betreft de strekking over minder afhankelijkheid van de auto, benadrukt hij dat dit voortkomt uit de omgevingsvisie, waarin eerst alternatieven zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit moeten worden bevorderd. Pas wanneer deze alternatieven op orde zijn, kan fase 2 worden uitgevoerd, waarin onder andere de beperking van parkeercapaciteit op strategische plekken kan worden ingezet. Deze fasering is bewust zo gekozen en tijdens eerdere raadsgesprekken afgesproken, om ervoor te zorgen dat de maatregelen erop gericht zijn inwoners een goed alternatief voor de auto te bieden en niet direct autobezit te ontmoedigen. Het doel van het beleid is dus niet het terugdringen van autobezit op zichzelf, maar het creëren van mogelijkheden voor andere vormen van mobiliteit.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) benadrukt dat ze het belangrijk vindt om duidelijkheid te krijgen over de interpretatie van het parkeerbeleidsplan. Ze wijst erop dat op pagina 24 van het plan concreet staat dat in ontwikkelgebieden keuzes worden gemaakt die aansluiten bij de ambities van de omgevingsvisie, zoals strengere parkeernormen en minder ruimte voor auto’s om duurzame mobiliteit te stimuleren. Daarnaast wordt onder sturing en gedragsverandering gesproken over beperking van parkeercapaciteit, wat volgens haar de indruk wekt dat dit direct bedoeld is om mensen te motiveren hun auto minder te gebruiken. Ze maakt het verschil duidelijk tussen het streven naar vermindering van autogebruik, wat al langer in beleidsstukken voorkomt, en het beperken van autobezit, dat volgens haar voor het eerst in dit plan expliciet genoemd wordt. Ze geeft aan dat als het college werkelijk niet de intentie heeft om autobezit te beperken, dit uit de stukken verwijderd kan worden. Zo niet, dan overweegt ze een initiatiefvoorstel in te dienen, zodat duidelijk wordt of raadsleden al dan niet achter deze beleidsrichting staan.

Wethouder Geilen legt uit dat de keuzes op pagina 24 van het parkeerbeleidsplan, waarin in ontwikkelgebieden minder ruimte voor auto’s wordt gepland of strengere parkeernormen worden toegepast, bedoeld zijn om flexibel om te gaan met de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Ontwikkelaars vragen regelmatig welke parkeernorm moet gelden, bijvoorbeeld 1,7 of 1,2 plek per woning in de binnenstad. In sommige gevallen, bijvoorbeeld bij goede OV- of deelmobiliteitsvoorzieningen, kan dit leiden tot minder parkeerplaatsen zonder dat bewoners tekortkomen. Bij sommige projecten wordt gewerkt met zogenaamde slapende parkeerplaatsen, deze hoeven aanvankelijk niet volledig aangelegd te worden, maar kunnen later alsnog gerealiseerd worden als blijkt dat er meer auto's zijn dan verwacht. Het doel van deze aanpak is om bewoners te verleiden alternatieve vervoerswijzen te gebruiken, waardoor autobezit en de noodzaak voor verharding en parkeerplaatsen afnemen. Dit beleid is dus niet bedoeld om autobezit actief te ontmoedigen, maar om keuzes te maken op basis van daadwerkelijke behoefte en duurzame mobiliteit te stimuleren.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat hij het beeld dat de wethouder schetst over fase 1 en fase 2 in de praktijk niet herkent. Hij noemt voorbeelden van wijken waar parkeerplaatsen zijn verwijderd terwijl die locaties niet nabij stations of bushaltes liggen. Volgens hem zijn er daar geen nieuwe fietspaden, veilige routes of andere voorzieningen aangelegd die het autogebruik zouden compenseren. Hij vraagt de wethouder om uitleg waarom de uitvoering in de praktijk niet overeenkomt met de beleidsstukken.

Wethouder Geilen legt uit dat de voorbeelden die de heer Klein noemt niet vergelijkbaar zijn met de situaties die hij eerder toelichtte. Hij verwijst naar nieuwbouwontwikkelingen, waar op een andere manier met parkeren wordt omgegaan, terwijl de heer Klein spreekt over een reconstructie van een plein. Bij dat plein is overleg geweest met de omgeving, is de parkeerbehoefte gemeten en is een proefvak ingericht met minder parkeerruimte, waardoor er ruimte ontstond voor vergroening. Na evaluatie bleek dit te werken en is het definitief uitgevoerd. Volgens de wethouder gaat het dus om een andere context dan de ontwikkelgebieden waar hij eerder op doelde.

De heer Klein (Lokaal SGB) merkt op dat, ondanks de uitleg van de wethouder over fase 1 en fase 2 van het parkeerbeleid, er in de praktijk al jarenlang parkeerplaatsen verdwijnen bij verschillende reconstructies. Hij geeft aan dat hij daardoor geen verband kan zien tussen het huidige beleid zoals dat op papier staat en wat er daadwerkelijk in de praktijk gebeurt.

De heer Talpe (PIT) constateert dat zijn technische vraag en de beantwoording veel losmaakt in het debat. Hij geeft aan dat het voor de PIT-fractie belangrijk is dat eerst het alternatief op orde is en verwijst naar het amendement van de heer Klein dat ze bij de omgevingsvisie hebben gesteund. Hij merkt op dat, kijkend naar de genoemde documenten, zijn fractie geen structureel beleid ziet dat in de veronderstelde richting van ontmoediging van autogebruik gaat. Concrete ontwikkelingen, zoals het vervallen van parkeerplaatsen, worden volgens hem per geval bekeken en zo nodig nader besproken, bijvoorbeeld in een ronde.

Mevrouw Boukhrissi (GroenLinks/PvdA) geeft aan dat haar fractie bij het beleid rondom autogebruik vooral kijkt naar de alternatieven die worden ingezet om de auto te laten staan. Ze benadrukt dat voor haar fractie ontmoediging van autogebruik altijd gekoppeld is aan goede alternatieven, zoals een OV-aansluiting en veilige, verlichte fietspaden. Ze merkt op dat dit niet expliciet in hun verkiezingsprogramma staat, maar dat ze wel inzetten op meer fietsparkeerplekken en een hogere belasting van autogebruik, met het doel de leefbaarheid te verbeteren. Haar fractie steunt de lijn van de omgevingsvisie, maar blijft kritisch of er bij het vervallen van parkeerplaatsen ook daadwerkelijk alternatieven worden gerealiseerd.

De heer Klee (GOB) is tegen het zomaar weghalen van parkeerplaatsen en het ontmoedigen van autogebruik zonder onderbouwde plannen. Autobezit en autogebruik ziet hij als individuele keuzes van inwoners. Tegelijkertijd erkent hij dat er overvolle straten in wijken en dorpen zijn en steunt hij het stimuleren van actieve en duurzame mobiliteit via het STOMP-principe. Hij benadrukt dat dit een langdurig proces is met als doel dat toekomstige generaties een andere gemeente op het gebied van mobiliteit ervaren. Hij noemt daarnaast cijfers over autokilometers in 2024 om te onderstrepen dat actie vanuit de gemeente nodig blijft.

De heer Hoedemakers (CDA) geeft aan dat zijn fractie achter het huidige mobiliteitsbeleid staat, dat streeft naar een gezonde balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Tegelijkertijd merkt hij op dat de indruk is ontstaan dat autogebruik te veel onder druk staat, terwijl de auto voor veel inwoners een noodzakelijke vervoersvorm is, bijvoorbeeld voor werk, mantelzorg of gezinsverplichtingen. Het CDA vindt dat schrappen of verkleinen van parkeerruimte door inwoners kan worden ervaren als een straf en daarom niet wenselijk is. De fractie pleit voor een evenwichtig beleid waarin ruimte blijft voor de auto, terwijl alternatieven zoals fiets en openbaar vervoer worden verbeterd. Het beleid moet gericht zijn op keuzevrijheid, bereikbaarheid en praktische oplossingen, en ontmoedigen mag geen uitgangspunt zijn. Op de vraag van mevrouw Lotfy of herziening nodig is, antwoordt hij dat dit momenteel niet noodzakelijk is.

De heer Renet (SPA) vraagt of het CDA bij het vaststellen van beleid prioriteit geeft aan autogebruik of aan mobiliteit per fiets en andere alternatieven.

De heer Hoedemakers (CDA) reageert dat het juist gaat om het vinden van een balans, waarbij beide aspecten evenwichtig worden meegenomen en tegen elkaar worden afgewogen.

De heer Renet (SPA) stelt dat zonder duidelijke prioritering het lastig is om te beslissen of de huidige situatie gehandhaafd blijft of dat er wijzigingen nodig zijn.

De heer Hoedemakers (CDA) geeft aan dat er juist moet worden aangepast en dat een evenwichtige aanpak nodig is. Dit betekent dat er gezocht wordt naar een balans tussen verschillende ruimtelijke en mobiliteitsbehoeften.

De heer Renet (SPA) vraagt of het betekent dat op plekken waar nog geen fietspaden liggen, er daadwerkelijk iets gerealiseerd moet worden.

De heer Hoedemakers (CDA) bevestigt dit, als er een wens is voor een fietspad, moet dit ruimtelijk worden ingepast.

Mevrouw Frenken (VVD) geeft aan dat de auto voor veel inwoners van Sittard-Geleen een noodzaak is en geen luxe. Ze spreekt zich uit tegen het ontmoedigen van autobezit en autogebruik, omdat veel inwoners afhankelijk zijn van de auto voor werk, mantelzorg of het vervoeren van kinderen, en de alternatieven binnen de gemeente beperkt zijn. Ze benadrukt dat verdere ontmoediging van autogebruik zowel de lokale economie als de sociale omgeving van inwoners zou raken. Daarnaast wijst ze op de al bestaande landelijke maatregelen, zoals hogere brandstofprijzen en belastingen. De VVD-fractie staat voor keuzevrijheid, zelfstandigheid en gezond verstand, en pleit daarom voor voldoende parkeergelegenheid en beleid dat inwoners ondersteunt in hun mobiliteit, in plaats van hen te ontmoedigen. Veiligheid, betaalbaarheid en praktische mogelijkheden zijn daarbij de kernwaarden.

De heer Paauwe (Stadspartij) merkt op dat het betoog van mevrouw Frenken goed aansluit bij de motie van 9 oktober, maar dat de VVD destijds niet expliciet bij de motie genoemd stond.

Mevrouw Frenken (VVD) durft niet met zekerheid te zeggen of de VVD de motie officieel ondersteunde of medeondertekende, maar vermoedt dat dat wel het geval is.

De heer Pfoster (PVV) geeft aan dat de motie van Burger Centraal terecht is, omdat het college beleid voert dat niet gebaseerd is op een democratisch mandaat en onvoldoende transparant is. Hij onderschrijft de kritiek van mevrouw Lotfy dat inwoners daardoor in hun vrijheid om zich te verplaatsen worden beperkt. Volgens hem bevatten de beleidsdocumenten en het parkeerbeleidsplan maatregelen die gericht zijn op gedragsbeïnvloeding, zoals het verwijderen van parkeerplaatsen en het beperken van ruimte voor automobilisten, terwijl dat niet in verkiezingsprogramma’s terug te vinden is. Hij benadrukt dat in veel wijken het openbaar vervoer onvoldoende is en dat de auto voor veel inwoners het enige werkbare vervoermiddel is. Daarom steunt hij de lijn van Burger Centraal, gericht op keuzevrijheid, eerlijk bestuur en realistische alternatieven, en roept hij het college op om ontmoedigingsbeleid te stoppen en transparant te zijn over de werkelijke bedoeling van mobiliteitsmaatregelen.

De heer Talpe (PIT) vraagt in hoeverre de omgevingsvisie op het besproken punt juist is vastgesteld.

De heer Pfoster (PVV) reageert dat de gemeente volgens hem niet de regie moet nemen. De visie is bedoeld om inwoners samen met de gemeente te laten meedenken en ontwikkelen. Hij benadrukt dat het ontmoedigingsbeleid waarnaar wordt verwezen niet de keuze is van het merendeel van de bewoners van Sittard-Geleen en dat hij zich niet herkent in de geschetste stelling.

De heer Talpe (PIT) concludeert dat de PVV zich niet herkent in de passage over ontmoedigingsbeleid in de omgevingsvisie en dat dit destijds geen aanleiding was voor de PVV om tegen te stemmen of een amendement in te dienen.

De heer Pfoster (PVV) bevestigt dat de omgevingsvisie bedoeld is om samen met inwoners gedragen te worden. Hij benadrukt dat de specifieke passage waar de heer Talpe naar verwijst volgens hem niet past bij de lijn van de PVV en evenmin bij die van een groot deel van de inwoners.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) vraagt aan de heer Talpe waarom hij het gesprek nu focust op het feit dat er in het verleden geen punt is gemaakt van een passage in de omgevingsvisie, terwijl het haar juist gaat om de vraag of de partijen voorstander zijn van het ontmoedigingsbeleid. Ze benadrukt dat als een fractie daar geen voorstander van is, het juiste is om dat uit alle beleidsstukken te verwijderen en kaders te stellen zodat het ook in nieuwe stukken niet terugkomt. Ze vindt dat de huidige discussie afleidt van de essentie van het gesprek.

De heer Talpe (PIT) geeft aan dat de omgevingsvisie destijds diverse onderwerpen over mobiliteit bevatte, maar dat daar nauwelijks op is gereageerd door de partijen, afgezien van het amendement van de heer Klein. Hij stelt dat partijen altijd kunnen aangeven dat ze bepaalde zaken nader willen bespreken, maar constateert dat het destijds amper onderwerp van gesprek was en blijkbaar geen breed gedragen thema. Hij vindt het daarom gerechtvaardigd om dit nu opnieuw ter discussie te stellen.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) geeft aan dat hoewel het vrij staat om de omgevingsvisie ter discussie te stellen, ze het persoonlijk een oneerlijke manier vindt om het debat te voeren. Ze benadrukt dat sinds de vaststelling van de omgevingsvisie een fundamentele koerswijziging heeft plaatsgevonden, het college heeft besloten niet alleen alternatieven te stimuleren, maar ook actief autobezit te ontmoedigen. Volgens haar is dit een wezenlijk andere stap en zorgelijk, omdat het een glijdende schaal betreft waarbij de maatregelen geleidelijk steeds ingrijpender worden.

De heer Klein (Lokaal SGB) geeft aan dat de discussie over parkeren soms te gefragmenteerd wordt gevoerd, doordat verwezen wordt naar andere documenten waardoor het gesprek vroegtijdig wordt gestopt. Hij vindt dit frustrerend en mist een breder overzicht van de effecten van beleidskeuzes. Hij benadrukt dat bepaalde beslissingen, zoals het verplaatsen van sportverenigingen, juist extra autobewegingen veroorzaken, waardoor het ontmoedigingsbeleid deels teniet wordt gedaan. Volgens hem lijkt de balans tussen stimuleren van alternatieven en faciliteren van autogebruik daardoor zoek te raken.

De heer Renet (SPA) wijst erop dat visies zoals de omgevingsvisie voortdurend kunnen veranderen door nieuwe ontwikkelingen. Hij benadrukt dat zijn fractie, net als enkele andere partijen, kritisch staat tegenover bepaalde onderdelen van de visie. Volgens hem is het niet realistisch om te stellen dat alles in een visie vastligt en vraagt hij hoe de PIT-fractie de uitvoering en bijstelling van beleid de komende vier jaar voor zich ziet.

De heer Talpe (PIT) geeft aan dat de omgevingsvisie niet in beton is gegoten en dat het altijd mogelijk is om onderdelen te herzien. Hij benadrukt dat het bij zijn eerdere betoog vooral ging om helder te krijgen welke documenten relevant zijn, namelijk de omgevingsvisie en het parkeerbeleid, en dat beleid bij concrete ontwikkelingen altijd kan worden bijgestuurd. Nadere actie acht hij momenteel niet nodig.

De heer Renet (SPA) stelt vast dat visies flexibel moeten zijn. Hij benadrukt dat aanpassingen op basis van actuele ontwikkelingen binnen enkele maanden mogelijk moeten zijn en dat dit een goede manier is om visies te hanteren, zodat ze aangepast kunnen worden waar nodig.

De heer Pfoster (PVV) vraagt vervolgens waarom de omgevingsvisie toch zo stevig wordt vastgehouden, terwijl eerder door dezelfde partijen is aangegeven dat beleid op onderdelen alsnog kan worden bijgesteld.

De heer Talpe (PIT) geeft aan dat hij juist niet zegt dat men aan de omgevingsvisie moet vasthouden. Hij benadrukt dat de omgevingsvisie dient als vertrekpunt en dat deze bijgesteld kan worden wanneer dat nodig is. Voor de huidige situatie en de stukken die besproken zijn, ziet hij op dit moment geen aanleiding om de visies bij te stellen.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) geeft aan blij te zijn dat de heer Talpe erkent dat beleid bijgesteld kan worden. Ze legt vervolgens uit dat ze bij de eerdere ronde over Enexis en bij technische vragen heeft vastgesteld dat bij een grootschalige elektriciteitsuitval van circa 40 procent van de inwoners mensen zelfredzaam zouden moeten zijn. Ze wijst erop dat dit praktisch onmogelijk is zonder auto, omdat openbaar vervoer overbelast raakt en noodsituaties zoals zuurstof- of dialyse behoevende hierdoor onvoldoende worden ondersteund.
Ze constateert een duidelijke tendens van het college om autobezit te ontmoedigen, verdergaand dan alleen het stimuleren van alternatieven, onder meer door parkeerplaatsen te verwijderen. Ze betreurt dat de gemeenteraad dit niet actief tegengaat en benadrukt dat de raad kaderstellende en controlerende taken heeft. Ze stelt dat het mogelijk moet zijn om al in de voorfase een signaal af te geven tegen ontmoedigingsbeleid en gedragssturing met betrekking tot auto's, terwijl alternatieven wel kunnen worden gerealiseerd.
Daarom wil ze een motie of initiatiefvoorstel indienen nog voor de verkiezingen, zodat partijen kleur bekennen over hun standpunt. Ze vraagt de griffie om vooraf duidelijkheid of het onderwerp actueel is, of dat het als initiatiefvoorstel moet worden ingediend en opnieuw in een ronde besproken moet worden voordat het in de raad behandeld kan worden.

De voorzitter geeft aan dat het aan de raadsagendacommissie is om te adviseren of een motie of initiatiefvoorstel actueel is en dat de raad daarover de uiteindelijke beslissing neemt. Het staat mevrouw Lotfy vrij om zowel een motie als een initiatiefvoorstel in te dienen, maar het is niet aan de griffie om hierover nu een uitspraak te doen.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) meldt dat ze van plan is zowel een motie als een initiatiefvoorstel in te dienen. Ze verzoekt dat de motie niet in stemming wordt gebracht zolang het initiatiefvoorstel nog loopt, omdat ze het belangrijk vindt dat het onderwerp zo snel mogelijk aan de raad wordt voorgelegd. Ze benadrukt dat het, ongeacht de vorm, voor de verkiezingen behandeld moet worden.

De voorzitter licht toe dat het indienen van een motie sneller kan gaan, terwijl een initiatiefvoorstel eerst ter advisering naar het college gaat, wat meer tijd kost, maar mogelijk een volledige traject biedt.

De heer Renet (SPA) benadrukt het belang van autobezit in relatie tot zelfredzaamheid bij mogelijke elektriciteitsuitval. Hij verwijst naar een bijeenkomst waar werd aangegeven dat de stroomvoorziening op dit moment voor 130 procent draait en dat bij uitval mensen minstens 72 uur elektriciteit nodig hebben, ook voor het openbaar vervoer. Volgens hem maakt dit duidelijk dat het beperken van autobezit op dit moment problematisch zou zijn, omdat inwoners anders niet adequaat kunnen reageren in noodsituaties.

Mevrouw Lotfy (Burger Centraal) benadrukt dat niet alle inwoners even zelfredzaam zijn en dat sommige mensen niet kunnen lopen, fietsen of gebruikmaken van het openbaar vervoer. Ze wijst erop dat er ook inwoners zijn die bijvoorbeeld straatvrees hebben of onvoldoende middelen hebben voor OV. Daarom vindt ze het belangrijk dat de raad kaders stelt over autobezit en autogebruik, zodat ontmoedigingsmaatregelen in de toekomst niet verder worden doorgevoerd.

Wethouder Geilen geeft aan dat niet iedereen kan fietsen, OV gebruiken of zelf een auto besturen, en dat zelfredzaamheid ook via anderen kan worden gerealiseerd. Hij benadrukt dat het college in de omgevingsvisie van 27 maart en in de hoofdlijn van het parkeerbeleidsplan van 25 september niet heeft ingezet op het actief ontmoedigen van autobezit, maar op het creëren van alternatieven en het bevorderen van andere vervoersmodaliteiten, wat mogelijk tot verminderd autogebruik kan leiden. Volgens hem is het onnodig om dit onderwerp opnieuw uitgebreid te bespreken, aangezien de raad een proces heeft afgesproken voor het bijstellen van de visie tot 2040, met vaste momenten om beleid te herzien. Het college acht het niet raadzaam om elke recente ontwikkeling meteen te laten leiden tot aanpassing van vastgestelde beleidspunten.

De voorzitter sluit de discussie af en geeft aan dat het onderwerp opnieuw aan de orde zal komen, mede door de aankondiging van mevrouw Lotfy. Hij sluit de vergadering om 23:00 uur.