

Gemeente Landgraaf – Verkeersbesluit opheffen geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen De Wendelstraat en invoeren vrachtverbod

Inleiding

In 1986 is er een verkeersbesluit genomen voor het invoeren van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen in een gedeelte van de De Wendelstraat. Deze geslotenverklaring werd ook fysiek afgedwongen door het aanleggen van een bussluis. Het doel van deze geslotenverklaring was om doorgaand verkeer op de De Wendelstraat te weren zodat het gebruik ging maken van de daarvoor bedoelde Hofstraat. Sinds de ingebruikname van de Euregioweg rond het jaar 2007 hebben zowel de Heistraat als Kerkraderweg hun functie als doorgaande hoofdontsluitingsweg tussen Heerlen en Kerkrade verloren. Hierdoor is ook de De Wendelstraat niet meer interessant voor doorgaand verkeer. De aanleiding voor het instellen van de geslotenverklaring in 1986 is daarmee komen te vervallen. Met name in het belang van het verbeteren van de bereikbaarheid en algehele verkeersveiligheid van de woonbuurt het Eikske wordt het wenselijk geacht deze geslotenverklaring nu op te heffen. In het belang van de verkeersveiligheid in de De Wendelstraat wordt er een vrachtverbod ingevoerd in de De Wendelstraat ter plaatse van de Kerkraderweg en de Jan van Galenstraat. Voor deze maatregelen is dit verkeersbesluit opgesteld.

Juridisch kader

- Artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt dat de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit en dat maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.
- Artikel 12 van het BABW bepaalt dat de onder lid a en b van dit artikel opgenomen verkeersborden en verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit.
- Artikel 14 van het BABW bepaalt dat indien onder de genoemde verkeersborden onderborden worden geplaatst als bedoeld in artikel 8 lid 2, of toepassing wordt gegeven aan artikel 8 lid 3, dit in het verkeersbesluit tot uitdrukking moet worden gebracht.
- Alle wegen en/of weggedeelten waarop dit besluit betrekking heeft, zijn gelegen binnen en zijn in beheer bij de gemeente Landgraaf. Artikel 23 van het BABW is op dit besluit niet van toepassing.
- Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994, eerste en tweede lid, geeft aan welke belangen ten grondslag kunnen liggen aan een verkeersbesluit.

Overwegingen

Aanleiding

1. In 1986 is er in beide richtingen een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen ingesteld, uitgezonderd bromfietzers en de buslijndienst, op de De Wendelstraat vanaf het kruispunt met de Kerkraderweg over een afstand van 25 meter (zie bijgevoegd verkeersbesluit d.d. 24 juni 1986). Ter ondersteuning van de hiervoor benodigde bebording is er ook een zogenaamde bussluis gerealiseerd. Hierdoor was het ook fysiek gezien alleen voor grotere voertuigen zoals een bus, mogelijk om van dit weggedeelte gebruik te maken.
2. De aanleiding om in 1986 deze geslotenverklaring in te voeren was dat de De Wendelstraat veel werd gebruikt door doorgaand verkeer tussen de Einsteinstraat en de Kerkraderweg/Heistraat. In het toenmalige gemeentelijke verkeersstructuurplan was de De Wendelstraat aangeduid als buurtontsluitingsweg. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en een goede verkeersafwikkeling werd de aanwezigheid van veel doorgaand verkeer ongewenst geacht. De Hofstraat en Einsteinstraat waren de wegen die bestemd waren voor het verwerken van doorgaand verkeer. De route tussen het kruispunt Einsteinstraat/Hoofdstraat en het kruispunt De Wendelstraat/Kerkraderweg bleek via de De Wendelstraat voor gemotoriseerd verkeer aantrekkelijker dan de gewenste route via de Hofstraat. Dat kwam mede doordat de Kerkraderweg en de Heistraat toen nog twee belangrijke doorgaande wegen waren van/naar Kerkrade en Heerlen. Met de ingebruikname van de Euregioweg rond het jaar 2007 hebben de Heistraat en de Kerkraderweg deze doorgaande functie verloren. Bij de Wenckebachstraat is de Kerkraderweg geknipt waardoor daar voor gemotoriseerd verkeer geen verbinding meer is naar Heerlen. In 2012 is ook het kruispunt Hofstraat/Heistraat

aangepast waardoor het niet meer mogelijk is rechtdoor te rijden op de Heistraat. Met het vervallen van de doorgaande functie van de Kerkraderweg en Heistraat is ook de aanleiding voor de in 1986 ingestelde geslotenverklaring komen te vervallen. Voor doorgaand verkeer tussen de Einsteinstraat en de Euregioweg is het gebruik van de De Wendelstraat niet meer interessant.

3. Sinds de ingebruikname van de Euregioweg rond het jaar 2007 rijdt er ook geen buslijn meer over de De Wendelstraat tussen de Honigmannstraat en Kerkraderweg. De buslijn rijdt sindsdien over de Honigmannstraat naar de Hofstraat. De bussluis is als fysieke maatregel in 2022 vervangen door een fietspadpaaltje. Hierdoor is het ook fysiek voor bussen en vrachtwagens niet meer mogelijk hier te rijden. Omdat de fietspadpaal flexibel is, kan er in principe over de fietspadpaal heen worden gereden. Normaal gesproken gebeurt dit niet, maar in noodgevallen kan het wel belangrijk zijn dat dit mogelijk is, met name voor hulpdiensten.
4. Als in dit verkeersbesluit wordt gesproken over het opheffen van de bussluis, dan wordt daarmee bedoeld het opheffen van de geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer zoals deze in 1986 met het besluit van 24 juni 1986 is ingevoerd.

Gemeentelijk beleid

5. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het in oktober 2017 door de gemeenteraad vastgestelde 'Verkeers- en Vervoersplan Landgraaf' (hierna: GVVP). In paragraaf 5.6.2 wordt het opheffen van de bussluis in de De Wendelstraat genoemd als maatregel om de bereikbaarheid van de wijk het Eikske te verbeteren. Deze maatregel is ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 10.
6. In het categoriseringsplan van het GVVP zijn de Einsteinstraat, Hofstraat en Euregioweg aangeduid als ontsluitingsweg. Alle wegen die daarbinnen liggen, waaronder de De Wendelstraat, zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en behoren tot het verblijfsgebied (woonbuurt) 'Het Eikske'.

Onderzoek adviesbureau Grenspaal12

7. Het opheffen van de bussluis in de De Wendelstraat is onder de bewoners van de buurt het Eikske een gevoelige aangelegenheid. Dat bleek al uit diverse reacties en meldingen uit het verleden. Er zijn bewoners die het opheffen van de bussluis als een voordeel zien, met name vanwege de betere bereikbaarheid (kortere reisafstand en reistijd). Daartegenover zijn er ook bewoners die de bussluis willen handhaven. Dit zijn voornamelijk de bewoners die vlakbij de bussluis wonen. Zij zijn gewend aan een straat met geen of een beperkte hoeveelheid verkeer. Het opheffen van de bussluis zorgt daar voor een toename van verkeer. Zij zijn met name bezorgd over de nadelige effecten daarvan op de verkeersveiligheid. Er zijn dus zowel voor- als tegenstanders van het opheffen van de bussluis. Het is daarom extra belangrijk deze belangen goed in beeld te krijgen en deze zorgvuldig tegen elkaar af te wegen. Daarom is in 2023 aan adviesbureau Grenspaal12 gevraagd onderzoek te doen naar de effecten van een permanente openstelling van de bussluis en hierover advies uit te brengen. Dit heeft geleid tot de bijgevoegde adviesmemo 'Verkeersonderzoek opheffen bussluis De Wendelstraat' d.d. 29 september 2023 met kenmerk 23-0304-01.
8. Ten behoeve van het onderzoek van Grenspaal12 zijn in 2023 op 4 locaties verkeerstellingen uitgevoerd. Deze tellingen zijn uitgevoerd zowel met als zonder bussluis. Hierdoor is er inzicht verkregen in het effect van het opheffen van de bussluis op de verkeersintensiteiten. Daarnaast heeft Grenspaal12 ook gekeken naar hoe de wegen in de wijk momenteel zijn ingericht en zijn de bewoners in mei 2023 door middel van bijgevoegde bewonersbrief gevraagd naar hun mening over het eventueel permanent opheffen van de bussluis. De conclusies van Grenspaal12 zijn als volgt (zie ook bladzijde 9 en 10 van de adviesmemo):

- Gelet op het gebruik van de wegen na openstelling van de bussluis ziet Grenspaal12 een betere verdeling van het verkeer over de wijk ontstaan waardoor vanuit dit oogpunt, de tijdelijke openstelling van de bussluis een positieve bijdrage levert aan de totale bereikbaarheid van de wijk het Eikske. Het betreft hier een verbetering van de bereikbaarheid, waarbij ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal zijn geregistreerd die nu een andere route door de wijk rijden omdat dit sneller dan wel korter is.
- Gelet op de resultaten uit de verkeersmetingen concludeert Grenspaal12 dat de toename van het verkeer binnen de landelijke streefwaardes blijft. Op de De Wendelstraat en Kerkraderweg/Heistraat gaat op basis van de streefwaarde van 3.000 voertuigen per etmaal niet onevenredig veel verkeer rijden als gevolg van de openstelling van de bussluis.
- Grenspaal12 ziet een positief effect op de Honigmannstraat. Hier zakt de etmaalintensiteit onder de streefwaarde van 3.000 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm) waardoor deze weg beter aan het gewenst gebruik van een 30km-zone voldoet (van 3.338 naar 2.562mvt/etm).
- Op de Hoofdstraat is slechts een kleine afname van het verkeer geconstateerd, waardoor de openstelling van de bussluis op dit wegvak nagenoeg geen effect had. Er is dus ook geen sprake van een toename van het verkeer die de omliggende gebiedsontsluitingswegen gaan mijden en de Heistraat – De Wendelstraat als sluiproute gaan gebruiken.
- De toename van verkeer is procentueel gezien hoog op de De Wendelstraat (van 1.433 naar 1.979mvt/etm = +ca. 40%) en op de Heistraat (van 1.000 naar 1.810mvt/etm = +ca. 81%). Tevens liggen de gemeten V85-waarden (de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden) op de De Wendelstraat en de Heistraat/Kerkraderweg boven de 40 km/uur. Vanaf 10 km/uur hoger dan de wettelijk toegestane snelheden betekent dit, dat de gereden snelheden niet meer in overeenstemming zijn met het wegbeeld ter plaatse. Hierdoor kunnen er verkeersonveilige situaties ontstaan.

Grenspaal 12 acht de opening van de bussluis een nuttige maatregel. Het openstellen van de bussluis draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de wijk. Grenspaal 12 als gevolg van de openstelling van de bussluis een betere verkeersspreiding en voor een deel van de inwoners uit de wijk wordt de reistijd, dan wel de reisafstand tot de woning, minder. Dit draagt dus bij aan minder voertuigkilometers. Voor grotere evenementen als Pinkpop dient de bussluis sowieso open te zijn.

Grenspaal12 geeft aan dat de opening van de bussluis geen noodzakelijke maatregel is. Ondanks de aangegeven voordelen, is er vanuit verkeerskundig oogpunt niet direct een noodzaak om de bussluis permanent open te zetten (buiten de periode rondom Pinkpop). Het Eikske is al bereikbaar via de Honigmannstraat, Hoofdstraat en gedeeltelijk via de Kerkraderweg en de afname in reistijd is beperkt. Op de Honigmanstraat daalt de verkeersintensiteit tot iets onder de

streefwaarde van 3.000 mvt/etm maar de huidige verkeersintensiteit zit ruim onder de maximale waarde van 6.000 mvt/etm.

Grenspaal12 geeft aan dat uit zowel de metingen, de analyse van de huidige weginrichting en uit de reacties van bewoners naar voren komt, dat de verkeersveiligheid in de De Wendelstraat bij opening van de bussluis, een belangrijk aandachtspunt is. Mocht besloten worden om de bussluis te openen dan wordt geadviseerd om de zorgen omtrent de verkeersveiligheid vanuit de buurt ter harte te nemen en in ieder geval de De Wendelstraat opnieuw in te richten. Grenspaal12 doet in dat kader de volgende aanbevelingen:

- De wegen rond de bussluis zijn niet goed ingericht naar de inrichtingskenmerken die gelden voor een 30 km zone. Grenspaal12 acht verkeerskundige maatregelen noodzakelijk om de relatief grote toename van het verkeer veilig te kunnen verwerken. De hoge V85 waarden zijn mede aanleiding om de betreffende wegen veiliger in te richten. De De Wendelstraat is een 30km-zone maar is daar nog niet geheel naar ingericht. Een toename van verkeer kan daarom negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid.
- Omwille van de verkeersveiligheid en ook het voorkomen van geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door groot zwaar verkeer, wordt daarnaast een vrachtverbod aanbevolen zodat er geen vrachtverkeer via de De Wendelstraat de wijk kan bereiken.
- Tevens wordt geadviseerd om de aanpassingen aan de weginrichting in een groter geheel mee te nemen door ook de Kerkaderweg/Heistraat opnieuw in te richten. Een afwaardering van de Kerkaderweg/Heistraat van 50 naar 30 km/uur waarbij deze straat heringericht wordt, draagt ook bij aan een verkeersveiliger omgeving.

9. Samengevat geeft Grenspaal12 dus aan dat het openen van de bussluis verkeerskundig gezien een nuttige maatregel is (betere bereikbaarheid, betere verkeersspreiding, kortere reistijd en -afstand). Wel adviseert Grenspaal12 om de De Wendelstraat en de Heistraat/Kerkaderweg verkeersveiliger in te richten omdat de huidige weginrichting niet optimaal is. Grenspaal12 meent echter ook dat het openstellen van de bussluis geen noodzakelijke maatregel is. Er zijn geen specifieke knelpunten in de wijk die met het openstellen van de bussluis worden opgelost, behoudens de verkeersintensiteit in de Honigmannstraat die door het openstellen onder de streefwaarde van 3.000 mvt/etm zakt. Het advies van Grenspaal12 is bij dit besluit gevoegd en maakt hiervan integraal onderdeel uit.

Onderzoek Haskoning en Kragten

10. Het doorvoeren van wijzigingen aan een bestaand wegennet heeft effect op de verkeersintensiteiten. Deze effecten worden vaak geprognosticeerd met behulp van een verkeersmodel. Voor maatregelen aan het hoofdwegennet en de effecten daarop is dit een goed middel. Maar voor maatregelen binnen een verblijfsgebied is het minder geschikt. Het netwerk binnen het verblijfsgebied is niet altijd volledig en gedetailleerd genoeg. De toedeling van het verkeer aan het netwerk vindt niet per woning plaats maar per zone. In een zone bevinden zich dus meerdere woningen die op 1 plek op het netwerk worden toegedeeld. Hoe groter de zones hoe minder betrouwbaar de verkeersintensiteiten op de wegen binnen het verblijfsgebied. Daarom is in 2023 door Grenspaal12 een pilot uitgevoerd met het tijdelijk opheffen van de bussluis. Dit gaf naar onze mening een beter beeld van de effecten.

Vanuit zorgvuldigheid en gelet op de grote zorgen vanuit de buurt over de toename van verkeer in bepaalde straten, hebben we eind 2025 adviesbureau Haskoning gevraagd het opheffen van de bussluis toch ook met het verkeersmodel door te rekenen. De resultaten daarvan zijn opgenomen in een memo van 19 december 2025 met kenmerk BH5787-AE-19122025. De conclusies van Haskoning zijn:

- Verkeer vanuit (en naar) de wijk vindt sneller zijn of haar weg naar de uitgang van de wijk;
- Er ontstaat geen "sluipverkeer" door de wijk;
- De verdeling over de in-/uitgangen van de wijk ziet er gelijkmatiger uit;
- Er ontstaat per saldo minder verkeer in de wijk;
- In meerdere straten neemt de verkeersintensiteit toe, met name in de De Wendelstraat (tussen de Piet Heinstraat en de Heistraat), de Piet Heinstraat en het westelijke deel van de Koempel. Deze

blijven wel overal ruimschoots onder de maximaal gewenste intensiteiten voor 30km-zones (veelal gesteld op 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal). In het GVVP is deze grens op 3.000 mvt/etm gesteld. In de Heistraat zou dit volgens het model net niet gehaald worden (3.100mvt/etm).

Het verkeersmodel laat qua intensiteiten andere resultaten zien dan de pilot. Volgens het model gaat er meer verkeer via de De Wendelstraat en Heistraat rijden (van 1.400 naar 3.100 mvt/etm) en rijdt er nog minder verkeer via de Honigmannstraat (van 3.200 naar 1.900 mvt/etm). Op de Heistraat zou de intensiteit met 100 voertuigen boven de in het GVVP gewenste maximale intensiteit van 3.000mvt/etm uitkomen. Haskoning wijst hierbij ook naar de zonetoedeling van het verkeersmodel waardoor de verkeersverdeling (de toe- en afnames) in de praktijk iets gelijkmatig/fijnmaziger zal zijn. Het advies van Haskoning is bij dit besluit gevoegd en maakt hiervan integraal onderdeel uit.

Vanwege de verschillende resultaten tussen de pilot en het verkeersmodel hebben wij aan Kragten gevraagd om met het softwarepakket Anyways een vergelijkbare studie uit te voeren zodat er meer duiding gegeven kan worden aan de resultaten van beide onderzoeken. Anyways is een simpeler alternatief voor een verkeersmodel en maakt voor het wegennet gebruik van de kaartgegevens van Openstreetmap. Daarmee zitten ook alle kleine straten in de wijken ingebouwd in Anyways. Met Anyways kan er snel een beeld worden verkregen over wat het doorvoeren van een verkeersmaatregel voor effect heeft op de verkeersstromen. Het effect wordt inzichtelijk gemaakt met behulp van een routeplanner. De resultaten van deze studie zijn opgenomen in de memo 'Routes De Wendelstraat' van Kragten d.d. 13 maart 2026. Deze memo is bij dit besluit gevoegd en maakt hiervan integraal onderdeel uit.

De conclusies van Kragten zijn:

- Het is niet aannemelijk dat doorgaand verkeer (dus verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk zelf) in grote getale gebruik gaat maken van de De Wendelstraat. Dat komt overeen met de eerdere pilot en de studie met het verkeersmodel.
- Verkeer gaat alle drie de toegangen gebruiken om verschillende delen van de wijk te bereiken. Kleine verschuivingen binnen de wijk leiden daarbij al tot andere routekeuzes, dus verkeer gaat zich naar verwachting 'organisch' verdelen. Dat komt in de basis overeen met het beeld uit de pilot.
- Het verkeersmodel laat een sterkere verschuiving zien vanuit de Honigmannstraat (oost) en in mindere mate vanuit de Hoofdstraat (noord). Met name de grote verschuiving vanuit de Koempel wordt daarbij gezien als onrealistisch. Het is onwaarschijnlijk dat die gehele straat een route via de De Wendelstraat gaat kiezen. De intensiteiten worden op dat punt in het verkeersmodel naar verwachting overschat.
- Een sluitende conclusie over de intensiteiten op de De Wendelstraat bij het openen van de bussluis is niet te geven, maar de pilot lijkt een goede indicatie te geven voor de situatie zonder aanvullende maatregelen. Haskoning ziet de verhouding tussen de Hoofdstraat conform de pilot als realistisch.
- Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de De Wendelstraat heeft daarbij mogelijk nog een positief effect op de verhouding, omdat deze dan minder aantrekkelijk wordt als ontsluiting voor de wijk. Vanuit de routeplanner is dit effect terug te zien, maar de invloed op de intensiteiten is niet te kwantificeren.

Op basis van de pilot/het onderzoek van Grenspaal12 en beide aanvullende studies gaan wij er vanuit dat de verschuivingen van verkeersstromen binnen de wijk tot een betere verdeling leiden en dat de verkeersintensiteit zowel op de Heistraat als Honigmannstraat onder de gewenste maximale intensiteit van 3.000 mvt/etm blijft zoals gesteld in het GVVP. Na de opheffing van de bussluis wordt het daadwerkelijk effect aan de hand van tellingen gemonitord.

Besluit en overwegingen tot opheffing van de bussluis

11. Op 12 december 2023 hebben wij op basis van het rapport van Grenspaal12 besloten de bussluis definitief op te heffen, maar dit pas te doen op het moment dat de omliggende infrastructuur qua weginrichting/verkeersveiligheid daarop is aangepast.
12. In het kader van het onderzoek van Grenspaal12 is de bussluis enkele maanden opengesteld voor het verkeer. Er zijn tellingen gedaan zowel met als zonder bussluis. Hieruit bleek dat de hoeveelheid verkeer in de De Wendelstraat direct ten zuiden van de Honigmannstraat met 545 motorvoertuigen (mvt) toenam tot bijna 2.000 mvt/etmaal. In de Heistraat direct ten westen van de Hofstraat was de toename met 810 mvt het grootst. De totale hoeveelheid verkeer bedroeg daar 1.810 mvt/etm. Op basis van dit aantal kan gesteld worden dat op de plek waar nu de bussluis ligt en er dus geen verkeer aanwezig is, de hoeveelheid verkeer toeneemt naar maximaal 810 mvt/etm. Dat is voor een erftoegangsweg nog steeds een lage hoeveelheid en vormt geen probleem qua verkeersveiligheid. In de Honigmannstraat ten westen van de Hofstraat nam de hoeveelheid verkeer met 776 mvt af tot 2.562 mvt/etm. Deze inschatting van Grenspaal12 is volgens Kragten reëel. Daarmee

- komt ook deze straat onder de gewenste maximale intensiteit van 3.000 mvt/etm zoals deze in het GVVP is vastgesteld. Een erftoegangsweg kan qua verkeersafwikkeling ook nog wel een intensiteit van 6.000 mvt/etm verwerken, maar qua verkeersveiligheid is dit niet wenselijk. Vanaf die maximaal gewenste 3.000mvt/etm wordt de kans dat de verkeersveiligheid in het geding komt steeds groter. De afname van de hoeveelheid verkeer in de Honigmannstraat is daarom een belangrijk voordeel. De aanwezigheid van een kinderspeeltuin langs de Honigmannstraat en het feit dat er veel schoolgaande kinderen deze straat oversteken van/naar basisschool De Harlekijn, maakt het verlagen van de hoeveelheid verkeer hier extra wenselijk.
13. Er zijn geen verkeerskundige argumenten om de bussluis te handhaven. Op sommige straten is wel sprake van een toename van verkeer, maar de hoeveelheid verkeer blijft overal onder de streefwaarde van 3.000 mvt/etm. En tegenover deze toename staat een afname op andere wegen en is er in de gehele wijk per saldo sprake van een afname van verkeer. Het nadeel dat in sommige straten de hoeveelheid verkeer toeneemt, weegt niet op tegen de voordelen zoals opgenomen in dit verkeersbesluit. Een wegafsluiting of opheffing daarvan, levert altijd tegenstrijdige belangen op. De een hecht meer waarde aan een rustigere woonstraat en de ander aan een kortere reisafstand/-tijd. In het kader van het algemeen belang is er aanleiding om de bussluis op te heffen. Met het opheffen van de bussluis verbetert de bereikbaarheid van de wijk en wordt het verkeer beter over de wijk verspreid. Uit het onderzoek van Kragen volgt dat de verwachting is dat het verkeer zich "organisch" zal verdelen. Dit heeft een positief effect op de algehele verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk.
 14. Dat Grenspaal12 concludeert dat er geen noodzaak is tot het opheffen van de bussluis, betekent niet dat het daarom niet wenselijk is. Grenspaal12 geeft immers ook aan dat het wel een nuttige maatregel is. Op het moment dat een maatregel echt noodzakelijk is, dan zijn er daadwerkelijk knelpunten aanwezig, meestal in de vorm van het veelvuldig plaatsvinden van ongevallen. Het gemeentelijk beleid in het GVVP is er juist op gericht om knelpunten en ongevallen zoveel als mogelijk te voorkomen door het preventief treffen van maatregelen. Door het opheffen van de bussluis wordt de kans dat er daadwerkelijk knelpunten ontstaan verkleind. Per saldo rijdt er immers minder verkeer door de wijk en wordt het verkeer beter over de wijk verspreid. Dit heeft ook een positief effect heeft op het milieu vanwege minder CO2-uitstoot. Dat de verkeersintensiteit in de Honigmannstraat wordt teruggebracht tot onder de gewenste 3.000 mvt/etm draagt bij aan een kleinere kans op het ontstaan van knelpunten in deze straat.
 15. Uit de reacties die Grenspaal12 van omwonenden heeft ontvangen, blijkt dat het belangrijkste argument van de bewoners om de bussluis te handhaven de verkeersveiligheid is. Daarbij gaat het dan met name om de De Wendelstraat en de Heistraat. De verkeersveiligheid neemt volgens de bewoners hier af omdat de hoeveelheid verkeer toeneemt. Grenspaal12 geeft aan dat er ongeveer 800 motorvoertuigen (mvt) door het openstellen van de bussluis een andere route gaan rijden. De verkeersintensiteit blijft overal onder de streefwaarde van 3.000 mvt/etm die in het GVVP voor een erftoegangsweg staat aangegeven. Mits de wegen goed zijn ingericht, mag deze hoeveelheid verkeer qua verkeersveiligheid geen probleem opleveren. Een toename van het autoverkeer in een straat heeft in principe altijd een nadelig effect op de verkeersveiligheid in die betreffende straat. Maar tegenover deze toename staat wel een afname in andere straten. Per saldo neemt het autoverkeer in de hele buurt af doordat men minder hoeft om te rijden en dus minder kilometers in de wijk hoeft af te leggen. De verkeersveiligheid in de hele wijk neemt daarmee dan dus toe.
 16. De afgelopen jaren is de bussluis regelmatig tijdelijk opgeheven in het kader van uitvoerende werkzaamheden in de wijk. Door de bussluis op te heffen, kon de buurt op die momenten bereikbaar worden gehouden. Ook jaarlijks tijdens Pinkpop wordt de bussluis opgeheven. Dat dit nodig is, geeft aan dat de bereikbaarheid van de wijk niet optimaal is. De woonbuurt het Eikske is een grote buurt met slechts drie ingangen: Hoofdstraat (6.000mvt/etm), Honigmannstraat (3.300mvt/etm) en Heistraat (1.000mvt/etm). Als het gebruik van met name de Hoofdstraat of Honigmannstraat wordt belemmerd, ontstaan er grote bereikbaarheidsproblemen in de wijk. Het verkeer neemt in veel straten dan enorm toe wat ook tot onveilige situaties kan leiden. De wijk heeft dus drie in-/uitgangen en in feite blijft dit ook zo na het opheffen van de bussluis. Alleen wordt de aansluiting via de Heistraat dan beter gebruikt en ontstaat er een betere verdeling van het verkeer tussen de aansluiting Honigmannstraat en Heistraat.
 17. Het onderzoek van Grenspaal12 toont aan dat er geen extra doorgaand (sluip)verkeer door de wijk reed toen de bussluis was opengesteld. In totaal bedroeg in beide situaties de verkeersintensiteit bij de ingang van de Honigmannstraat en Heistraat samen ongeveer 4.300 mvt/etm. Er is geen extra verkeer bijgekomen. Er heeft alleen een verplaatsing plaatsgevonden van 800 mvt/etm van de Honigmannstraat naar de Heistraat. De verkeersintensiteit bij de Hoofdstraat was in beide situaties nagenoeg gelijk. Dat er geen extra doorgaand (sluip)verkeer door de De Wendelstraat te verwachten is, volgt ook uit de door Haskoning en Kragten verrichte onderzoeken. Er is dus

geen extra (sluip)verkeer via de Hoofdstraat de wijk in of uit gegaan. Dit kan ter indicatie ook als volgt worden berekend:

- a. de route van de rotonde Hoofdstraat/Einsteinstraat naar kruispunt Hofstraat/Heistraat is via de route Hofstraat 1,74km lang. Met 50km/uur duurt dat 2 minuten en 5seconden. De route via De Wendelstraat is 1,27km lang. Met 30km/uur duurt dat 2minuten en 32 seconden. De route via de De Wendelstraat duurt dus langer dan via de Hofstraat; of
- b. de route van de rotonde Hoofdstraat/Einsteinstraat naar rotonde Hofstraat/Euregioweg is via de route Euregioweg 0,58 km (met 50km/uur) + 1,49 km (met 70km/uur) lang. Dit duurt 1 minuut en 58 seconden. De route via De Wendelstraat is 1,27km (30km/uur) en 0,18 km (50km/uur) lang. Dit duurt 2minuten en 46 seconden. De route via de De Wendelstraat duurt dus langer dan via de Euregioweg.

Beide berekeningen gaan wel uit van een constante rijsnelheid volgens de aanwezige snelheidslimiet. In beide situaties kunnen daar dus verschillen in ontstaan. Maar ten aanzien van de De Wendelstraat zijn er wel voldoende mogelijkheden om die rijsnelheid af te dwingen, zoals met het verder doorvoeren van gelijkwaardige kruispunten (dit is nog niet overal het geval), het aanleggen van wegversmallingen en het aanleggen van drempels. Bij het herinrichtingsplan worden deze maatregelen ook allemaal toegepast. Uit het onderzoek van Kragten volgt ook dat het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen in de De Wendelstraat deze straat minder aantrekkelijk maakt als ontsluiting voor de wijk.

18. Dat de bussluis er al sinds 1986 ligt en niet gelijk is opgeheven toen de noodzaak daarvoor, door de aanleg van de Euregioweg, er niet meer was, betekent niet dat deze dan voor altijd gehandhaafd moet worden. Het opheffen van de bussluis is in principe geen urgente maatregel. En gelukkig vinden er in Landgraaf niet veel ongevallen meer plaats. Want zodra er daadwerkelijk ongevallen gebeuren, is de urgentie ook zichtbaar. Het beleid zoals opgenomen in het GVVP is erop gericht om niet te wachten totdat er ergens urgentie is. Het is erop gericht om die urgentie en daarmee dus die ongevallen te voorkomen. En om dat te bereiken, worden er veel maatregelen getroffen. Omdat niet alles in één keer kan worden opgepakt, worden er prioriteiten gesteld. Deze zijn aangegeven in het uitvoeringsprogramma van het GVVP. De afgelopen jaren lagen deze prioriteiten elders in Landgraaf, maar het opheffen van de bussluis staat wel in het GVVP opgenomen. Aangezien de opheffing van de bussluis in het GVVP staat opgenomen en de uitvoeringstermijn van het uitvoeringsprogramma was gepland rond 2025, is dit nu is opgepakt.
19. Het opheffen van de bussluis levert voor veel bewoners een kortere rijtijd op. De tijdswinst is voor elke bewoner anders en is van heel veel factoren afhankelijk, waaronder met name de ligging van de woning. Ter indicatie volgt hier een voorbeeld van het adres Jan van Galenstraat 2 waarbij de berekening is gebaseerd op een constante rijsnelheid van 30/50 km/uur:
 - Afstand tot kruispunt Hofstraat-Heistraat via De Wendelstraat = 240 m met 30 km/uur is 29 seconden.
 - Afstand tot kruispunt Hofstraat-Heistraat via de Honigmannstraat = 890 m met 30 km/uur en 770 m met 50 km/uur is 107 resp. 55 seconden, dus in totaal 162 sec.
Het verschil tussen beide routes is dus 1420 meter en 162-29=133 seconden (2 minuten en 13 seconden).
20. Door enkele bewoners is aangegeven dat kinderen momenteel nog veilig op straat kunnen spelen omdat er geen tot weinig verkeer aanwezig is in met name het laatste deel van de De Wendelstraat (tussen de Jan Van Gallenstraat en de Kerkraderweg). Als de bussluis is opgeheven, kan dat niet meer. Een straat zonder verkeer is altijd veiliger dan met verkeer. En voor kinderen wordt het op deze plek inderdaad minder veilig. Maar op andere plaatsen wordt het door de afname van verkeer juist veiliger, met name op de Honigmannstraat. Daar steken ook veel schoolgaande kinderen over. De De Wendelstraat is in de bestaande situatie een 30 km-straat en is ook als zodanig ingericht. Dat betekent dat er een aparte rijbaan is voor het rijdend verkeer en een apart trottoir voor voetgangers. Ook al is er weinig verkeer, de rijbaan is in zulke straten niet bedoeld om op te spelen. Dat kan wel in woonerven omdat daar geen apart trottoir aanwezig is en iedereen van dezelfde ruimte gebruik maakt. Maar de De Wendelstraat is en blijft een 30km-straat en dan is de rijbaan geen geschikte plek om op te spelen. In de buurt het Eikske zijn op korte loopafstand diverse plekken waar kinderen veilig kunnen spelen zonder dat er auto's rijden.

Overwogen alternatieven

21. Het opheffen van de bussluis is een logische en relatief eenvoudige maatregel. Er ligt al een weg alleen is deze met borden en een fysieke maatregel afgesloten. Voor het opheffen van de bussluis in de De Wendelstraat is in principe alleen een verkeersbesluit nodig. De herinrichting van de De

Wendelstraat en Heistraat/Kerkraderweg was sowieso gepland in verband met onderhoud, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het herkenbaar inrichten van de De Wendelstraat als 'ruggengraat'.

22. Er zijn wel andere manieren om de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren, zoals het rechtstreeks aansluiten van de Koempel op de rotonde Hofstraat-Witte Wereld maar dit is een optie die veel fysieke aanpassingen vergt, ruimtelijke belemmeringen kent en hoge kosten met zich meebrengt. Er zou een nieuwe weg moeten worden aangelegd van 5 meter breed met een trottoir van 1,80 meter. Ter plaatse van de rotonde zouden er middengeleiders moeten worden aangebracht en zou het fietspad op 5 meter afstand van de rotonde gelegd moeten worden. Hier is veel ruimte voor nodig. De grondwal zou dan over lange lengte moeten worden onderbroken. Dit zou extra geluidshinder opleveren voor de woningen in de Koempel, niet alleen van het verkeer op deze nieuwe wegverbinding maar ook van al het verkeer op de Hofstraat en de rotonde. Tevens zouden er dan hoogstwaarschijnlijk extra maatregelen in de Koempel nodig zijn om problemen met de verkeersafwikkeling te voorkomen. Ook hier gaan kosten mee gepaard. Gelet op al deze aspecten is dit alternatief vergeleken met het opheffen van de bussluis geen realistische oplossing.
23. Er is overwogen om de opheffing van de bussluis te combineren met een aanvullende maatregel zoals het instellen van éénrichtingsverkeer in delen van de De Wendelstraat of het realiseren van een nieuwe wegafsluiting elders in deze straat. Deze maatregelen zouden echter een groot effect op de verkeerstromen in de wijk hebben waarbij bepaalde huishoudens juist moeilijker bereikbaar zouden worden. De kans is groot dat dit ook tot weerstand zou gaan leiden bij de betreffende huishoudens. Het is niet wenselijk en ook niet nodig om dergelijke ingrepen in deze buurt door te voeren. De onderzoeken van Grenspaal12, Haskoning en Kragten hebben aangetoond dat het opheffen van de bussluis diverse voordelen biedt zonder dat er elders knelpunten ontstaan. Gelet hierop is er geen noodzaak om deze aanvullende maatregelen verder te onderzoeken.
24. Een alternatief om de bereikbaarheid van de wijk te verbeteren, is het volledig geschikt maken van de Wenckebachstraat voor gemotoriseerd verkeer in beide rijrichtingen. Dit alternatief levert voor diverse delen van de wijk een betere bereikbaarheid op, maar in mindere mate dan het geval is bij het opheffen van de bussluis. De route via de Wenckebachstraat is iets langer dan de route via de De Wendelstraat. Het verkeer wordt hierdoor minder goed verspreid. De afname van verkeer op de Honigmannstraat is daardoor ook minder dan bij het opheffen van de bussluis. Om de Wenckebachstraat geschikt te maken voor gemotoriseerd verkeer zou deze straat ook opnieuw ingericht moeten worden wat extra kosten met zich meebrengt. Ook bij dit alternatief zullen er naar verwachting tegenstanders zijn met name bij de aanwonenden. De reden om te kiezen voor het opheffen van de bussluis en niet voor dit alternatief, is het beperktere effect van de spreiding van het verkeer en de extra kosten om wegen opnieuw in te richten. Daarnaast is het opheffen van de bussluis een logischere maatregel omdat dit al vaker in geval van calamiteiten en tijdens Pinkpop wordt gedaan. Bovendien is de aanleiding voor de geslotenverklaring er niet meer.
25. Een alternatief voor het volledig opheffen van de bussluis, is het opheffen van de bussluis inclusief het instellen van éénrichtingsverkeer in de De Wendelstraat tussen de Kerkraderweg en de Jan van Galenstraat. Daarmee wordt het opheffen van de bussluis dus in feite maar voor de helft doorgevoerd. Ten opzichte van de huidige situatie leidt dit ook niet tot andere knelpunten. Dit alternatief zorgt er nog steeds voor dat het verkeer in met name de De Wendelstraat toeneemt, alleen dan in iets mindere mate. Voor deze oplossing is niet gekozen omdat de behoefte om op dit weggedeelte soms toch tweerichtingsverkeer toe te staan, aanwezig blijft. Denk hierbij aan de situatie met Pinkpop en de momenten dat één van de andere ingangen van de wijk is geblokkeerd. Als een weg wordt aangeduid als éénrichtingsweg dan is het wenselijk om de breedte van de rijbaan daar dan ook op af te stemmen. Dat is de meest effectieve manier om het negeren van het éénrichtingsverkeer te voorkomen. Dit houdt in dat de rijbaan maximaal 3,5 tot maximaal 4 meter breed mag zijn. Op de momenten dat het toch noodzakelijk is om tweerichtingsverkeer toe te staan, is dat dus qua wegbreedte niet mogelijk. Het instellen van éénrichtingsverkeer op een rijbaan die geschikt is voor tweerichtingsverkeer, is niet wenselijk omdat daarmee het risico dat het éénrichtingsverkeer wordt genegeerd toeneemt. En dat heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.
Daarnaast zorgt het instellen van éénrichtingsverkeer net als bij tweerichtingsverkeer nog steeds voor een toename van verkeer in bepaalde straten. De bezorgdheid van bewoners dat een toename van verkeer tot meer onveiligheid leidt, speelt dus ook in het geval van éénrichtingsverkeer. Het instellen van éénrichtingsverkeer neemt deze zorgen dus niet weg. Omdat uit het onderzoek van Grenspaal12 blijkt dat de toename van verkeer ook in de situatie met het tweerichtingsverkeer beperkt is en qua totale verkeersintensiteit niet tot problemen leidt, is er geen noodzaak voor het instellen van éénrichtingsverkeer.

Definitief schetsontwerp herinrichting en trillingsonderzoek Fugro

26. Naar aanleiding van het besluit van het college op 12 december 2023 om de bussluis definitief op te heffen en de omliggende infrastructuur qua weginrichting/verkeersveiligheid aan te passen, is in 2024 de planvoorbereiding van deze herinrichting gestart. Conform het advies van Grenspaal12 vindt de herinrichting plaats op zowel de De Wendelstraat tussen de Honigmannstraat en de Kerkraderweg, alsook op van de Heistraat en Kerkraderweg tussen de Hofstraat en Wenckebachstraat. Daarbij wordt de Heistraat en Kerkraderweg afgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur naar een erftoegangsweg 30 km/uur. Met deze herinrichting wordt er tegemoet gekomen aan de voornaamste zorg van omwonenden over de verkeersveiligheid. Dat er een toename van verkeer gaat ontstaan op sommige weggedeelten is niet te voorkomen, maar door de wegen opnieuw in te richten, worden de wegen wel zo veilig als mogelijk ingericht.
27. In mei 2025 is aan de bewoners het concept schetsontwerp van de De Wendelstraat en Heistraat/Kerkraderweg gepresenteerd. De belangrijkste maatregelen in de De Wendelstraat waren het versmallen van de rijbaan naar een breedte van 5,50 meter, het toepassen van klinkers in de rijbaan, het toepassen van enkele wegversmallingen en het realiseren van diverse groenstroken.
28. Enkele bewoners uit de De Wendelstraat hebben hun zorgen geuit over het ontstaan van schade aan hun huizen als gevolg van het opheffen van de bussluis en de toename van verkeer die dat tot gevolg heeft. Deze zorgen worden versterkt door de aanwezigheid van mijndrempels. Adviesbureau Fugro heeft hier onderzoek naar gedaan. Fugro heeft de trillingen in de bodem gemeten en is nagegaan wat het risico op constructieve schade aan panden is als gevolg van het toelaten van extra verkeer in de straat en het toepassen van klinkers zoals opgenomen in het concept schetsontwerp van mei 2025. Klinkers zijn een belangrijke factor in de mate waarin de aanwezige snelheidslimiet van 30 km/uur wordt nageleefd. Enkele bewoners zijn bezorgd dat het toepassen van klinkers tot extra trillingen leidt waardoor de kans op schade aan hun woningen groter wordt. In de door Fugro opgeleverde rapportage 'Trillingenonderzoek De Wendelstraat te Landgraaf' (S1014314) d.d. 23-9-2025 (zie bijgevoegd) wordt geconcludeerd dat er zowel in de bestaande situatie als in de situatie zonder bussluis er geen sprake is van een risico op schade en ook geen sprake van hinderbeleving. In een situatie zonder bussluis en met toepassing van klinkerbestrating, wordt er wel een toename van trillingen verwacht. Deze is echter dusdanig laag dat er geen risico op schade dan wel hinderbeleving wordt verwacht. Op 19 november 2025 is het trillingenonderzoek van Fugro met 4 bewoners van de De Wendelstraat besproken. Voornoemde rapportage van Fugro is als bijlage bij dit besluit gevoegd en maakt hiervan integraal onderdeel uit.
29. Ondanks dat uit het onderzoek van Fugro blijkt dat het toepassen van een klinkerbestrating niet tot schade en overlast leidt, is besloten toch tegemoet te komen aan het verzoek van diverse bewoners om geen klinkerbestrating toe te passen. Dit heeft tot gevolg dat er wel extra snelheidsremmende maatregelen getroffen moeten worden. In het definitieve schetsontwerp van de herinrichting van de De Wendelstraat zijn daarom verkeersdrempels toegepast ter plaatse van de wegversmallingen en wordt het kruispunt met de Piet Heinstraat uitgevoerd als kruispuntplateau. Gelijktijdig met het vaststellen van het ontwerp-verkeersbesluit (op 2 december 2025) is het definitief schetsontwerp voor de herinrichting van de De Wendelstraat vastgesteld.
30. Om de zorgen van diverse bewoners over het toenemen van geluids- en trillingsoverlast als gevolg van de toename van verkeer in hun straat weg te nemen en omwille van de verkeersveiligheid en leefbaarheid, wordt er ook een vrachtverbod ingevoerd in de De Wendelstraat ter plaatse van de Kerkraderweg en Jan van Galenstraat. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een van de adviezen van Grenspaal12.

Bewonersbrieven

31. In de bewonersbrief van mei 2023 heeft Grenspaal12 uitleg gegeven over het door hem te verrichten onderzoek. De bewoners zijn ook gevraagd naar hun mening over het wel of niet permanent openen van de bussluis. Er zijn 78 brieven naar de direct omwonenden verzonden waarop 15 negatieve en 5 positieve reacties (waarvan 4 onder voorwaarden) zijn ontvangen. Één van de negatieve reacties was een handtekeningenlijst die door 39 huishoudens was ondertekend.
32. Door middel van een bewonersbrief zijn de omwonenden van de bussluis in december 2023 geïnformeerd over het resultaat van het onderzoek van Grenspaal12 en het besluit van het college om de bussluis op te heffen (zie bijgevoegd). Dit heeft tot diverse reacties geleid van, met name, de bewoners die vlakbij de bussluis wonen en te maken krijgen met een toename van verkeer in hun straat. In het antwoord op deze reacties is consequent verwezen naar het op dat moment nog op te stellen ontwerpverkeersbesluit naar aanleiding waarvan omwonenden hun zienswijze kenbaar kunnen maken.

33. Door middel van een bewonersbrief zijn de omwonenden van de bussluis in november 2024 geïnformeerd over de start van het herinrichtingsproject (zie bijgevoegd). Daarbij is hen gevraagd hun wensen en ideeën over de herinrichting kenbaar te maken. Aangegeven is dat de herinrichting los staat van het besluit omtrent de bussluis en dat voor de bussluis wordt verwezen naar het toen nog op te stellen ontwerpverkeersbesluit.
34. Door middel van een bewonersbrief zijn de omwonenden van de bussluis in mei 2025 geïnformeerd over het concept schetsontwerp van het herinrichtingsproject en gevraagd naar hun mening hierover. Tevens is iedereen uitgenodigd voor een inloopbijeenkomst. Iedereen die hierop een reactie heeft ingediend, heeft een antwoord van de gemeente ontvangen. In de ontvangen reacties werd regelmatig ingegaan op de bussluis. Namens het college is naar aanleiding van deze reacties aangegeven dat dit geen onderdeel uitmaakt van het herinrichtingsproject en dat het wel of niet opheffen van de bussluis geen effect heeft op de herinrichting. Er is verwezen naar het nog op te stellen ontwerp verkeersbesluit en omwonenden zijn verzocht in dat kader hun zienswijzen kenbaar te gaan maken.

Overige aspecten

35. In diverse reacties die omwonenden sinds mei 2023 hebben gestuurd, wordt verwezen naar de passage in het rapport van Grenspaal12 dat 88% van de bewoners tegen openstelling van de bussluis is. Deze conclusie is echter niet juist. De brief van Grenspaal12 van mei 2023, waarin de direct omwonenden is gevraagd naar hun mening over de bussluis, is alleen bezorgd in de straten waar het openstellen van de bussluis tot een toename van verkeer zal leiden. De verwachting was dat bewoners in de andere straten niet tegen het openstellen van de bussluis zijn. Er zijn 78 brieven verzonden waarop 15 negatieve en 5 positieve reacties (waarvan 4 onder voorwaarden) zijn ontvangen. Één van de negatieve reacties was een handtekeningenlijst die door 39 huishoudens was ondertekend. Van de 44 reacties waren er dan 39 negatief en dat is 88%. Deze 88% betekent niet dat 88% van de bewoners tegen het opheffen van de bussluis is. Bij die 88% zijn de huishoudens die niet gereageerd hebben niet meegeteld. En ook de mening van de huishoudens die geen brief hebben gekregen, zijn niet meegeteld. En daar zitten juist de huishoudens waar naar verwachting de meeste voorstanders wonen. Een handtekeningactie levert daarnaast meestal geen goede afspiegeling van de werkelijkheid op. Duidelijk is dat er voor- en nadelen en voor- en tegenstanders zijn. Het gaat niet om het verkrijgen van een meerderheid, maar om wat het beste is voor de hele wijk.
36. In dit verkeersbesluit wordt alleen een besluit genomen over het opheffen van de bussluis. Voor de aanvullende verkeersmaatregelen die worden getroffen in het kader van de herinrichting en waarvoor een verkeersbesluit vereist is, wordt apart een verkeersbesluit genomen. In de De Wendelstraat betreft het alleen het opheffen van een kort stukje verplicht fietspad ter plaatse van het kruispunt met de Kerkraderweg. In de Heistraat en Kerkraderweg gaat het over het vervallen van het fietspad, het instellen van een 30km-zone en het opheffen van voorrangregelingen.
37. Grenspaal12 gaat in zijn advies niet in op het gegeven dat ter plaatse van de bussluis zelf nu helemaal geen autoverkeer op de De Wendelstraat aanwezig is. Het gaat dan over een stuk van circa 50 meter tussen de Jan Van Gallenstraat en de Kerkraderweg. Hier neemt de verkeersintensiteit dus toe van 0 tot 800 motorvoertuigen. In een straat waar geen autoverkeer rijdt, is de verkeersveiligheid natuurlijk optimaal. Een toename van autoverkeer heeft hier een grotere impact op de verkeersveiligheid dan op wegen waar al autoverkeer aanwezig is. Dat de bewoners op dit deel van de De Wendelstraat de bussluis willen handhaven, is in dat opzicht begrijpelijk.
38. Het opheffen van de bussluis heeft geen negatieve invloed op de waarde de woningen in de wijk te hebben. Voor dit soort maatregelen geldt dat wat voor de één als nadeel wordt ervaren, voor de ander juist een voordeel is. Oftewel: de één hecht meer waarde aan een straat met zo weinig mogelijk verkeer, de ander vindt een betere bereikbaarheid belangrijker. Voor de bestaande bewoners die te maken krijgen met een toename van verkeer in hun straat en geen waarde hechten aan een betere bereikbaarheid, is het begrijpelijk dat in hun ogen de waarde van hun woning daalt. Maar voor anderen kan dit juist een meerwaarde betekenen. De aanstaande herinrichting van de De Wendelstraat en Heistraat/Kerkraderweg zorgt voor een flinke verbetering van de kwaliteit van het straatbeeld. Dit heeft ook een positief effect op de waarde van woningen. Als iemand meent nadeel te ondervinden van een besluit dat op zich rechtmatig is, staat het hem of haar vrij om hiervoor de gemeente hiervoor aansprakelijk stellen.

Openbare voorbereidingsprocedure

Gelet op het zorgvuldigheidsbeginsel en de noodzakelijke evenredige belangenafweging, is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast.

Door middel van een publicatie in het gemeenteblad van 11 december 2025 zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze, op het gedurende zes weken ter inzage liggende ontwerpbesluit d.d. 4 december 2025, in te dienen.

Ingediende zienswijzen

In het kader van de openbare voorbereidingsprocedure zijn door de volgende belanghebbenden, verder in dit besluit aangeduid als reclamanten, zienswijzen ingediend:

1., ... (Den Haag), namens..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), brief d.d. 19 januari 2026, kenmerk D3065132, alhier geregistreerd op 23 januari 2026 onder kenmerk 26.006383 en 26.004464. De volgende ingediende zienswijzen komen inhoudelijk exact met deze zienswijze van..... overeen:
 - a. en..... (De Wendelstraat Landgraaf), alhier geregistreerd op 19 januari 2026 onder kenmerk 26.004587 en 26.004588;
 - b. (De Wendelstraat , 6372 VV Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005789 en 26.005790;
 - c. (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 19 januari 2026 onder kenmerk 26.004579 en 26.004580;
 - d. (Kerkraderweg , 6372 TZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 20 januari 2026 onder kenmerk 26.005002 en 26.005003;
 - e. en..... (De Wendelstraat , 6372 VX Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005632, 26.005633, 26.005758 en 26.005759;
 - f. en..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 20 januari 2026 onder kenmerk 26.004795, 26.004796, 26.005089, 26.005128, 26.005167 en 26.005168;
 - g. (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 20 januari 2026 onder kenmerk 26.005092 en 26.005093;
 - h. (Heistraat , 6372 XX Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005783 en 26.005784;
 - i. en (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005760 en 26.005761;
 - j. (De Wendelstraat , 6372 VX Landgraaf), alhier geregistreerd op 20 januari 2026 onder kenmerk 26.004801 en 26.004802;
 - k. (Kerkraderweg , 6372 TZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005765 en 26.005766;
2. en (De Wendelstraat , 6372 VV Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005779 en 26.005780
De volgende ingediende zienswijzen komen inhoudelijk exact met deze zienswijze van..... en..... overeen:
 - a. (De Wendelstraat , 6372 VZ) Landgraaf namens..... en..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf) en..... en..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005787 en 26.005788
 - b. (Johan Evertsenstraat , 6372 XA Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.016921
 - c. en (Eikske , 6372 VK Landgraaf), alhier geregistreerd op 21 januari 2026 onder kenmerk 26.005791 en 26.005792;
3. Drs..... (De Wendelstraat , 6372 VZ) namens..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf),..... (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf) en (Kerkraderweg , 6372 TZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 20 januari 2026 onder kenmerk 26.005161 en 26.005162;
4. (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 19 januari 2026 onder kenmerk 26.003438;
5. en..... (De Wendelstraat), alhier geregistreerd op 14 januari 2026 onder kenmerk 26.003480;
6. (De Wendelstraat , 6372 VV Landgraaf), alhier geregistreerd op 31 december 2025 onder kenmerk 25.100618;
7., ... (Wilhelminasingel , 6221 BG Maastricht), namens (De Wendelstraat , 6372 VZ Landgraaf), alhier geregistreerd op 7 januari 2026 onder kenmerk 26.001000 (en bijlages 26.001001 en 26.001002) en 24 juni 2026 onder kenmerk 26.049826 en 26.049827;
8. (Van Itersonstraat , 6372 TT Landgraaf), alhier geregistreerd op 15 december 2025 onder kenmerk 25.097260 en 25.097261
De volgende ingediende zienswijze komt inhoudelijk exact met deze zienswijze van..... overeen:

- a. (Maarten Trompstraat , 6372 VR Landgraaf), alhier geregistreerd op 16 december 2025 onder kenmerk 25.098000 en 25.098001.

Hieronder wordt een reactie gegeven op deze 8 zienswijzen. Daar waar de zienswijze ingaat op voorgaande overwegingen (1 t/m 38 onder het kopje 'overwegingen '), wordt geen nieuwe reactie gegeven. De zienswijzen worden in de volgorde zoals hierboven weergegeven behandeld. Zienswijzen die overeenkomen met een eerdere zienswijze en waar al een reactie op is gegeven in dit besluit, worden niet herhaald.

Reactie op zienswijzen

Algemene reactie op de zienswijzen:

In veel zienswijzen ontbreekt de motivatie waarom men vindt dat dit verkeersbesluit niet genomen mag worden. Uit de meeste zienswijzen blijkt dat reclamanten geen toename van verkeer in hun eigen woonstraat willen. Gevreesd wordt voor meer verkeersonveiligheid. Daarnaast leven er zorgen over trillingsoverlast met mogelijk schade aan woningen tot gevolg. Op al deze punten is in de voorgaande overwegingen om tot dit besluit te komen al ingegaan. Aan de zorgen van reclamanten wordt bovendien tegemoet gekomen. Zo wordt een deel van de De Wendelstraat opnieuw en veiliger ingericht. Adviesburo Fugro heeft een trillingsonderzoek uitgevoerd dat aantoont dat er geen sprake is van een risico op schade en hinderbeleving. Ter tegemoetkoming aan de zorgen van de bewoners over deze trillingen is afgezien van het toepassen van klinkers in de rijbaan en wordt een vrachtverbod ingevoerd. Ook worden de drempels schuin uitgevoerd omdat Fugro heeft aangegeven dat deze minder trillingen veroorzaken. Tot slot is toegezegd dat de gemeente anderhalf jaar na opheffing van de bussluis nieuwe trillingsmetingen zal laten uitvoeren.

Diverse zienswijzen gaan over opvattingen, aannames, beweringen en interpretaties van reclamanten over ambtenaren, bestuurders, of over situaties die zich in het verleden zouden hebben voorgedaan. Dergelijke zienswijzen zijn niet gericht op hetgeen waartoe in dit verkeersbesluit wordt besloten en daarmee niet relevant voor de beoordeling of dit verkeersbesluit genomen kan worden. Op deze zienswijzen wordt in dit besluit niet ingegaan.

Tevens gaan diverse zienswijzen over dat dit verkeersbesluit op een onzorgvuldige manier tot stand zou zijn gekomen. Dit is niet het geval. Het onderhavige besluit is op zorgvuldige wijze tot stand gekomen.

Reactie op zienswijze 1 van, ... namens..... (inclusief 1a t/m 1k):

1.1 Een groot deel van de zienswijze heeft betrekking op het door Fugro uitgevoerde trillingsonderzoek.

Reactie: Het gevolg van het opheffen van de bussluis is dat de verkeerstromen in de wijk veranderen waardoor er in sommige straten, waaronder met name de De Wendelstraat, een toename van verkeer ontstaat. Deze toename vindt reclamant ongewenst vanwege de toename van trillingen en het verhoogd risico op schade aan haar woning mede in relatie tot de aanwezige mijdrempels. In overweging 28 is hierop al ingegaan. Naar aanleiding van de door enkele bewoners geuite zorgen over mogelijke schade aan hun woningen als gevolg van de toename van verkeer in hun straat, is Fugro hierover voor advies gevraagd. Fugro heeft in het rapport van 23 september 2025 geconcludeerd dat zowel in de bestaande situatie als in de situatie zonder bussluis geen sprake is van een risico op schade en ook geen sprake van hinderbeleving. Ook geeft Fugro in paragraaf 6.2 van het rapport aan dat de reikwijdte van de trillingen van het verkeer beperkt is en geen invloed heeft op mogelijke na-ijl effecten van de voormalige kolenwinning. Gelet hierop is er geen aanleiding om af te zien van het voornemen om de bussluis op te heffen. Er is immers geen aanleiding om te veronderstellen dat er door het opheffen van de bussluis schade zal ontstaan aan de woningen in de De Wendelstraat.

Deze zienswijze is voorgelegd aan Fugro met het verzoek hierop een reactie te geven. Deze reactie is opgenomen in 'Trillingenonderzoek De Wendelstraat Landgraaf - reactie zienswijze' d.d. 26 maart 2026. Dit rapport is als bijlage bij dit besluit gevoegd en maakt hiervan integraal onderdeel uit. Fugro geeft aan dat trillingen veroorzaakt door passerend verkeer als katalysator kunnen fungeren bij het ontstaan van schade (scheurvorming). In deze zijn de trillingen niet de bron tot het ontstaan van schade. Andere mechanismen hebben geleid tot verhoogde spanningen in het metselwerk. De trillingen zijn dan de druppel die tot scheurvorming kunnen leiden. Deze omstandigheid – het reeds aanwezig zijn van spanningen in het metselwerk - maakt niet dat geen verkeer in deze straat zou mogen worden toegelaten. De zienswijzen omtrent de trillingen vormen, gelet op de bevindingen en conclusies van Fugro, geen aanleiding om af te zien van het opheffen van de bussluis. Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de reactie van Fugro van 26 maart 2026 gezien in samenhang met het rapport van 23

september 2025. Beide rapporten van Fugro zijn op zorgvuldige wijze tot stand gekomen, de redenering daarin is begrijpelijk en de getrokken conclusies sluiten daarop aan. Door reclamant is geen advies van een andere deskundig te achten persoon of instantie overgelegd. Evenmin heeft reclamant concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de zorgvuldigheid van de totstandkoming van het advies, de begrijpelijkheid van de in het advies gevolgde redenering of het aansluiten van de conclusies daarop naar voren gebracht.

Ter verduidelijking van een passage in de reactie van Fugro op de zienswijze op bladzijde 4, onder 2 ("Met de in juni 2025.... onder de grenswaarde van 2,1 mm/s (categorie 2 NBG)"): de trillingsmetingen die hier bedoeld worden, zijn de metingen die in de zienswijze als noot 13 zijn overgelegd. Het betreft hier geen door Fugro verrichte metingen.

1.2 ad 1) 'Beschrijving feiten en omstandigheden': gesteld wordt dat de De Wendelstraat wordt geopend voor doorgaand verkeer en dat het verkeerskundig profiel van de straat ingrijpend wijzigt.

Reactie: Dit is niet juist. Uit de onderzoeken van Grenspaal12, Haskoning en Kragten blijkt dat de verwachting is dat geen extra verkeer door de woonbuurt het Eikske gaat rijden. Al het verkeer in de De Wendelstraat heeft zijn herkomst en/of bestemming in het Eikske (zie overweging 8, 10 en 17). De De Wendelstraat is en blijft een erftoegangsweg (30km-zone).

1.3 ad 3) 'Huidige situatie al 40 jaar prima bereikbaar': gesteld wordt dat er 88% van direct aanwonenden tegen openstelling is.

Reactie: Het opheffen van de bussluis is wenselijk in het (algemeen) belang van de hele wijk. Zie ook overweging 35.

1.4 ad 4) en ad 5) 'Eisen aan onderzoek op grond van de wet' en 'Het onderzoek is onvoldoende': gesteld wordt dat sprake zou zijn van een motiveringsgebrek en een onevenwichtige belangenafweging, onder meer, omdat het onderzoek van Fugro – kort gezegd – ondeugdelijk zou zijn.

Reactie: Wat de reactie op de zienswijze betreffende dit onderzoek betreft, wordt verwezen naar de reactie van Fugro daarop van 26 maart 2026. Uit deze reactie blijkt dat sprake is van een deugdelijk onderzoek dat aan het onderhavige besluit ten grondslag kan worden gelegd.

Van een onevenwichtige belangenafweging is geen sprake en van een motiveringsgebrek evenmin. Voor zover gesteld wordt dat uit de aangehaalde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 23 november 2022 betreffende het belanghebbende begrip een zwaardere zorgvuldigheid- of motiveringseis voor het bestuursorgaan zou volgen, geldt dat dit niet volgt uit deze uitspraak. Overigens staat niet ter discussie dat reclamanten als belanghebbenden bij het onderhavige besluit kunnen worden aangemerkt.

1.5 ad 5) onder d 'Het onderzoek is onvoldoende': gesteld wordt dat wordt uitgegaan van onrealistische snelheidsaannames. Hiervoor wordt verwezen naar SWOV-onderzoek.

Reactie: In de voetnoten waarnaar in dit kader verwezen wordt, is niets terug te vinden over snelheden die in 30 km gebieden gemiddeld gereden worden.

1.6 ad 5) onder d 'Het onderzoek is onvoldoende': gesteld wordt dat de onderzoeksbasis van het verkeersbesluit methodisch en inhoudelijk ondeugdelijk is en in dit kader wordt met name het onderzoek van Fugro bekritiseerd.

Reactie: Voor een reactie hierop wordt verwezen naar de reactie van Fugro op de zienswijze van 26 maart 2026.

1.7 ad 5) onder f 'Sturende opdracht en belangenverstrengeling': gesteld wordt dat de opdracht aan Grenspaal12 doelredenerend is geformuleerd en dat er een schijn van belangenverstrengeling is.

Reactie: Er is op geen enkele wijze sprake geweest van een sturende opdracht en belangenverstrengeling. In de mail van 11 april 2023 aan Grenspaal12 (noot 22) waarnaar wordt verwezen, staat: 'Jullie onderzoeken gewoon de mogelijkheid tot opheffing bussluis en geven ons daar advies over. Dat advies moet zodanig zijn dat wij daarmee een besluit kunnen nemen om wel of niet de bussluis open te zetten'. Deze laatste zin toont aan dat de opdracht aan Grenspaal12 kaderstellend was en niet richtinggevend voor de uitkomst. Wij hadden het voornemen om de bussluis op te heffen en hebben de effecten van deze verkeersmaatregel laten onderzoeken door Grenspaal12 en vervolgens ook nog eens door Haskoning en Kragten. Op voorhand hebben wij alternatieve maatregelen in overweging genomen. Deze alterna-

tieven zijn niet in de onderzoeken betrokken omdat deze om diverse redenen niet geschikt zijn (zie overwegingen 21 tot en met 25). Grenspaal12 had in zijn advies kunnen concluderen dat opheffing verkeerskundig niet verantwoord was. Dit wordt echter niet geconcludeerd in het advies. Grenspaal 12 heeft vastgesteld dat het een nuttige maatregel is, maar niet noodzakelijk. Het advies van Grenspaal12 bevatte geen beleidsvoorstel en geen oordeel over de wenselijkheid van de maatregel.

..... heeft hierover tevens een klacht bij de gemeente Landgraaf ingediend en deze is op de gebruikelijke manier behandeld. Inhoudelijk wordt hier in dit verkeersbesluit niet verder op ingegaan.

1.8 ad 6) 'Nieuwe situatie levert alleen maar nadelen op': gesteld wordt dat het opheffen van de bussluis niet opgepakt had mogen worden omdat het niet voldoet aan de criteria nut, noodzaak, urgentie en kosten.

Reactie: Deze criteria hebben betrekking op knelpunten die niet in het uitvoeringsprogramma van het GVVP stonden. Het opheffen van de bussluis staat wel in het uitvoeringsprogramma van het GVVP. Zie ook overweging 18.

Reactie op zienswijze 2 van..... en..... en de onder 2a t/m 2c genoemde zienswijzen:

Een deel van deze zienswijze komt overeen met die van zienswijze 1 met name daar waar deze gaan over het aspect trillingen en het onderzoek van Fugro. Zie daarvoor de reactie onder zienswijze 1.1.

2.1 ad 3.1) 'Verkeersveiligheid': gesteld wordt dat niet is aangetoond dat het belang van verkeersveiligheid daadwerkelijk wordt gediend. Een deugdelijk, actueel en specifiek onderzoek waarin de gevolgen voor de verkeersveiligheid zijn beoordeeld, ontbreekt. Het rapport van Grenspaal12 kan niet dienen als een toereikende onderbouwing van het besluit op het punt van verkeersveiligheid. Uit dit rapport blijkt, volgens reclamant, niet dat openstelling om redenen van verkeersveiligheid of anderszins noodzakelijk is. Grenspaal12 merkt ook op dat, onder meer, de De Wendelstraat verkeersveiliger dient te worden ingericht. Uit de beperkte afname van verkeersbewegingen in de Honingmannstraat, volgens het rapport de grootste verkeerskundige winst, kan niet worden geconcludeerd dat er in de gehele buurt een algehele verkeersveiligere situatie zal zijn. Gesteld wordt dat ook verkeersveiligheid niet alleen wordt bepaald door verkeersintensiteiten maar ook door bijvoorbeeld de straatinrichting, snelheidsregimes en de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze aspecten worden in het verkeersbesluit niet meegewogen. Er is niet inzichtelijk gemaakt dat de openstelling van de bussluis een geschikt, noodzakelijk en proportioneel middel is om de doelstelling van verkeersveiligheid te realiseren.

Reactie: In onder andere overwegingen 12 en 14 wordt aangegeven dat door het opheffen van de bussluis er minder verkeer in de wijk rijdt en dat dat per saldo beter is voor de verkeersveiligheid. Voor individuele straten is dit echter anders omdat de ene straat meer en de andere straat minder verkeer te verwerken krijgt. In de De Wendelstraat en Heistraat neemt de hoeveelheid verkeer toe. Door Grenspaal12 is aangegeven dat de huidige weginrichting van deze wegen niet optimaal is en dit bureau adviseert deze dan ook om deze straten veiliger in te richten. Dit advies is overgenomen. Beide wegen worden in 2027/2028 volledig nieuw ingericht. Daarbij worden er diverse maatregelen getroffen die de verkeersveiligheid verbeteren zoals 30km-zones, gelijkwaardige kruispunten, groenvoorzieningen, smaller wegprofiel, drempels, kruispuntplateaus en wegversmallingen. Het toepassen van klinkers in de rijbaan is ook een maatregel die de verkeersveiligheid bevordert. Op verzoek van aanwonenden is uiteindelijk echter besloten om toch asfalt toe te passen. Hiervoor in de plaats worden er extra drempels toegepast om de naleving van de maximum toegestane rijsnelheid van 30 km/uur te bevorderen. Als alleen naar de De Wendelstraat wordt gekeken, dan klopt het dat alleen als gevolg van het opheffen van de bussluis de verkeersveiligheid verslechtert in die zin dat sprake is van een toename van verkeer. In een deel van de De Wendelstraat rijdt op dit moment geen gemotoriseerd verkeer. Ten opzichte van deze situatie levert de nieuwe situatie per definitie een verkeersonveilige situatie op. Daar staat tegenover dat de straat nu wel veiliger wordt ingericht, ook voor de kwetsbaardere verkeersdeelnemers en dat in andere straten sprake is van een afname van verkeer hetgeen een positief effect heeft op de verkeersveiligheid in de wijk in z'n geheel bezien. Bovendien leidt de openstelling van de bussluis tot een betere bereikbaarheid van de buurt. Het belang van het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan als ook het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer worden gediend door het onderhavige besluit. Het belang van verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers wordt voldoende gediend door de te treffen maatregelen met betrekking tot de inrichting van de De Wendelstraat en de Heistraat als ook door het invoeren van een vrachtverbod in een deel van de De Wendelstraat.

Overigens is de in de zienswijze opgenomen daling van 400 mvt/etm in de Honigmannstraat niet juist. Op basis van het onderzoek van Grenspaal12 daalt de intensiteit in de Honigmannstraat immers van 3.338 naar 2.562 mvt/etm, derhalve een daling van 776 mvt/etm.

2.2 ad 3.2) 'Verbeteren bereikbaarheid': verwezen wordt naar het advies van Grenspaal12 waarin wordt aangegeven dat het opheffen van de bussluis geen noodzakelijke maatregel is. Uit het rapport zou volgen dat het bestaande wegnennet het verkeer ook zonder openstelling van de bussluis kan verwerken. Niet kan worden geconcludeerd dat het verkeersbesluit bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid.

Reactie: Dat het geen noodzakelijke maatregel is, betekent niet dat het geen positieve effecten heeft zoals een betere bereikbaarheid. Grenspaal12 geeft dat ook aan en concludeert dat het een nuttige maatregel is. Zie overwegingen 8, 14 en 19.

2.3 ad 3.2) 'Verbeteren bereikbaarheid': gesteld wordt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar varianten om de bereikbaarheid en veiligheid te bevorderen.

Reactie: verwezen wordt naar overweging 21 t/m 25. Daar worden diverse alternatieven benoemd en wordt uitgelegd waarom daarvoor niet is gekozen.

2.4 ad 3.2) 'Verbeteren bereikbaarheid': aangevoerd wordt dat sprake geweest zou zijn van een sturende opdracht waardoor het onderzoek niet objectief en beperkt van opzet is geweest.

Reactie: verwezen wordt naar hetgeen hiervoor onder 1.1. is overwogen.

2.5 ad 3.3) 'Belangenafweging en draagvlak': gesteld wordt dat het college nalatig is om inzichtelijk te maken op welke wijze verschillende belangen tegen elkaar zijn afgewogen en ten onrechte geen draagvlak heeft gecreëerd.

Reactie: Vooropgesteld dient te worden dat een evenwichtige belangenafweging om al dan niet te komen tot een bepaald verkeersbesluit op basis van artikel 2 WVV niet hetzelfde is als het creëren van een draagvlak voor het al dan niet nemen van een verkeersbesluit. Het onderhavige besluit behelst een evenwichtige afweging van de in artikel 2 WVV opgenomen belangen waarbij geldt dat de nadelige gevolgen voor de inwoners van de De Wendelstraat en de Heistraat niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Een betere bereikbaarheid en de toe- of afname van verkeer in een bepaalde straat, bepaalt hoofdzakelijk het draagvlak voor het opheffen van de bussluis. Als de hele buurt gevraagd zou zijn naar hun mening, dan is de verwachting dat een grote meerderheid voorstander is. Dit omdat de meesten wel het voordeel van een betere bereikbaarheid hebben, maar geen of weinig toename van verkeer in hun straat. De keuze voor het wel of niet opheffen van de bussluis hoeft niet bepaald te worden door het wel of niet hebben van draagvlak in de vorm van een meerderheid aan voor- of tegenstanders. Daarom is er geen draagvlakonderzoek gedaan. Wij hebben zelf afgewogen wat naar onze mening het beste is voor de hele wijk. Daarbij waren wij wel geïnteresseerd in wat de voornaamste redenen zijn om de bussluis te willen handhaven. Dat was ook onderdeel van de opdracht aan Grenspaal12. Daarom heeft dit bureau brieven verspreid in de straten waar een toename van verkeer te verwachten was. Daaruit bleek dat het nadelige effect op de verkeersveiligheid het belangrijkste zorgpunt was. Daarom is besloten de wegen waar de toename van verkeer het grootst is opnieuw en veiliger in te richten. In het verkeersbesluit is voldoende inzichtelijk gemaakt hoe de diverse belangen zijn afgewogen. Zie, onder andere, de hiervoor opgenomen overwegingen 7, 13, 15 en 35.

2.6 ad 3.5) 'Geluid': gesteld wordt dat bij het verkeersbesluit een onderzoek naar de geluidsgevolgen ontbreekt. Op grond van artikel 21a BABW dient bij het nemen van een verkeersbesluit expliciet rekening te worden gehouden met het aspect geluid.

Reactie: In het ontwerpverkeersbesluit was inderdaad geen nader onderzoek gedaan naar het aspect geluid. Wij hebben hierover alsnog advies gevraagd aan Bloemberg Akoestiek B.V. Het advies van dit bureau is opgenomen in een rapportage d.d. 30 april 2026. Dit bureau concludeert in deze rapportage dat volgens de regels van het Omgevingsplan en het Besluit kwaliteit leefomgeving voor het openstellen van de bussluis in de De Wendelstraat geen akoestiek onderzoek noodzakelijk is. Voor de overwegingen die tot deze conclusie hebben geleid, wordt verwezen naar genoemd advies dat integraal onderdeel uitmaakt van het onderhavige besluit. Kort gezegd komt het erop neer dat op grond van het Omgevingsplan geen omgevingsvergunning en dus geen akoestisch onderzoek vereist is vanwege de geldende maximum snelheid van 30 km/uur. Op grond van artikel 21a BABW en het Besluit kwaliteit leefomgeving is voor het nemen van dit verkeersbesluit geen akoestisch onderzoek nodig omdat de verkeersintensiteit minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal als kalenderjaargemiddelde betreft. Uit zorgvuldigheids-overwegingen is het akoestisch effect van de verkeersmaatregel desondanks toch onderzocht door Bloemberg Akoestiek B.V.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat door het openstellen van de bussluis (inclusief het verlagen van de maximum snelheid van 50 naar 30 km/uur in de Heistraat en Kerkraderweg) het geluid op de gevels van de woningen met ten hoogste 3,37 dB toeneemt. Dit betreft echter alleen de zijgevel van Kerkraderweg 249. De toename is vervolgens het hoogst bij de De Wendelstraat 69 met 2,64 dB en bij de De Wendelstraat 67 met 2,35 dB. Bij alle andere woningen ligt de toename onder de 1,56 dB. Uit het rapport blijkt dat voor de De Wendelstraat in dit kader is uitgegaan van een "worst case" scenario omdat bij het berekenen van de toekomstige verkeersintensiteit (in 2026) geen rekening is gehouden met afslaand verkeer richting de zijwegen waardoor de verkeersintensiteit op de De Wendelstraat afneemt. Bloemberg concludeert verder dat het geluid op de gevels van de onderzochte woningen ten hoogste 55 dB bedraagt. Hiermee wordt de standaardwaarde van 53 dB overschreden, maar kan wordt wel voldaan aan de grenswaarde van 70 dB.

2.7 ad 4.4) "significante verkeerstoename en negatieve leefbaarheidseffecten" en 4.5) "geen kindvriendelijke omgeving": gesteld wordt dat in het (ontwerp)besluit onvoldoende rekening wordt gehouden met negatieve effecten op leefbaarheid, geluid en trillingen vanwege het feit dat in het onderzoek van Grenspaal 12 niet wordt benoemd dat ter plaatse van de woning van... en... sprake is van een 100% verkeerstoename.

Reactie: Grenspaal 12 benoemt dit gevolg van de opheffing van de bussluis inderdaad niet met zo veel woorden in de betreffende passage. Grenspaal 12 heeft echter, net als Haskoning en Kragten, het effect van het opheffen van de bussluis op de verkeersbewegingen onderzocht en de te verwachten verkeersbewegingen weergegeven in het rapport. Een procentuele toe- of afname is in dit kader minder relevant. Het feit dat op de betreffende locatie sprake is van een 100% toename is overigens wel degelijk meegenomen in de besluitvorming. Zo wordt dit benoemd in overweging 37 van dit besluit en volgt dit expliciet uit het advies van Kragten. In het akoestisch onderzoek is in de gehele de De Wendelstraat gemeten. Het feit dat op de betreffende locatie sprake is van 100% toename van het verkeer omdat in de huidige situatie geen sprake is van gemotoriseerd verkeer op die locatie en straks wel, maakt echter niet dat het onderhavige besluit onevenredig zou uitpakken voor degenen die op de betreffende locatie woonachtig zijn.

Reactie op zienswijze 3.... namens,) en....

3.1 ad 2): aangevoerd wordt dat het overgrote deel van de bewoners van de De Wendelstraat hun huis bewust hebben gekocht in een verkeersluwe straat en dit willen behouden. Bewoners van de Kerkraderweg zouden hun kavels in 2000 gekocht hebben met een toezegging van de gemeente dat de verkeersluwe situatie zou worden gewaarborgd.

Reactie: Er bestaat geen recht op een autoluwe woonomgeving net zo min als er een recht op vrij uitzicht bestaat. Een verkeerssituatie kan in de loop van jaren wijzigen indien daarmee de in de Wegenverkeerswet opgenomen belangen worden gediend. In dit kader worden de betrokken belangen tegen elkaar afgewogen. Van een onevenredige benadeling van de bewoners van de De Wendelstraat is geen sprake. Overigens is ook na opheffing van de bussluis nog sprake van een verkeersluwe straat. De De Wendelstraat, Heistraat en Kerkraderweg zijn en blijven erftoegangswegen en maken onderdeel uit van het verblijfsgebied Eikske/Mijnbuurt waar een maximum rijsnelheid geldt van 30km/uur en de verkeersintensiteit laag is. In feite zijn alle wegen binnen een verblijfsgebied verkeersluw omdat er alleen bestemmingsverkeer van het betreffende verblijfsgebied aanwezig is.

3.2 ad punt 3): de timing om de bussluis te willen openen, is laat nu de Euregioweg reeds in 2007 in gebruik is genomen. Er is geen urgentie of noodzaak om de bussluis op te heffen.

Reactie: De doorgaande verbinding van de Kerkraderweg is rond 2007 ten behoeve van de aanleg van de Euregioweg onderbroken. De aanleg van de volledige binnenring is pas rond 2011 afgerond. In 2017 is het GVVP vastgesteld, ter vervanging van het Mobiliteitsplan van oktober 2009. In het plan van 2009 was het opheffen van de bussluis nog niet opgenomen. In het eerstvolgende beleidsplan, het GVVP uit 2017, wel en de uitvoering daarvan werd gepland voor 2025. Zoals hiervoor reeds overwogen, is de openstelling niet noodzakelijk of urgent. De openstelling is echter wel nuttig en gelet op de in de WVV opgenomen belangen aangewezen.

3.3 ad punt 4 t/m 13): direct aanwonenden zouden niet bij het proces van het opheffen van de bussluis betrokken zijn. Er wordt geen rekening gehouden met de mening van de bewoners van de wijk. Er is sprake van onzorgvuldige afdoening bewonersparticipatie. Er heeft geen zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden.

Reactie: Zie overweging 31 t/m 34 voor de tot op heden verzonden bewonersbrieven. Dat besloten is om de bussluis op te heffen en een deel van de bewoners het hier niet mee eens is, betekent niet dat er niet naar bewoners wordt geluisterd. Dat de De Wendelstraat en Heistraat/Kerkraderweg opnieuw worden ingericht, is een gevolg van de reacties van bewoners op de brief van Grenspaal12. Op verzoek van bewoners is het trillingsonderzoek door Fugro uitgevoerd, worden er geen klinkers in de rijbaan van de De Wendelstraat toegepast en wordt er mede ook vanwege de zorgen van diverse bewoners over toenemende geluids- en trillingsoverlast een vrachtverbod ingesteld.

Het organiseren van een bewonersbijeenkomst over alleen het opheffen van de bussluis achten wij niet zinvol. Bewoners zijn per brief gevraagd naar hun mening over het opheffen van de bussluis. Iedereen heeft voldoende mogelijkheden gehad om zijn mening kenbaar te maken. Op basis daarvan hebben wij een goed beeld gekregen van de meningen van omwonenden en nemen wij een weloverwogen besluit. De door ons in dit kader verrichte belangenafweging is in dit verkeersbesluit opgenomen.

Op 26 mei 2025 is er wel een inloopbijeenkomst georganiseerd over het nieuwe wegontwerp. Op de voorbereiding van dit verkeersbesluit is, gelet op het zorgvuldigheidsbeginsel en de noodzakelijke evenredige belangenafweging, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Gelet hierop zijn direct omwonenden wel degelijk betrokken bij de totstandkoming van dit besluit. De omstandigheid dat een aantal omwonenden zich niet kan vinden in het uiteindelijke resultaat van de belangenafweging (zijnde dit verkeersbesluit) betekent niet dat de inbreng van omwonenden niet is meegewogen.

3.4 ad punt 16): de verplaatsing van OBS De Harlekijn naar Hofstraat 7 zou zorgen voor een afname van verkeer in de Honigmannstraat

Reactie: dit is een aanname die mogelijk ook andersom kan uitpakken. Als de school aan de andere kant van de drukke Hofstraat komt te liggen, bestaat de kans dat ouders hun kinderen eerder met de auto gaan brengen. De intensiteit in de Honigmannstraat neemt dan juist toe.

3.5 ad 17): het verkeersbesluit zou niet bijdragen aan een verbeterde bereikbaarheid omdat de bereikbaarheid van de rondom gelegen straten niet concreet is onderzocht.

Reactie: Uit alle drie de verrichten onderzoeken (door Grenspaal12, Haskoning en Kragten) volgt dat de opheffing van de bussluis bijdraagt aan een verbeterde bereikbaarheid van de buurt.

3.6 ad punt 20): gesteld wordt dat in 2011 de Wenckebachstraat is afgesloten voor verkeer. In de buurt het Eikske liggen 728 woningen die voldoende worden ontsloten via 4 toegangspunten.

Reactie: In 2022 is de Wenckebachstraat opnieuw ingericht. Maar de afsluiting was al veel eerder gerealiseerd. Op basis van luchtfoto's blijkt deze in elk geval in 2000 al aanwezig te zijn geweest.

De buurt Eikske en de Mijnbuurt maken onderdeel uit van één verblijfsgebied dat ligt tussen de Euregioweg, Einsteinstraat en Hofstraat. Dit gebied wordt op 3 locaties aangesloten op het hoofdwegennet (dus 3 toegangen tot de wijk) namelijk de Hoofdstraat, Honigmannstraat en Heistraat. De toegang via de Heistraat wordt beperkt gebruikt als gevolg van de bussluis in de De Wendelstraat. Hierdoor wordt met name de toegang via de Honigmannstraat extra belast. In dit totale verblijfsgebied liggen ongeveer 1800 adressen. Op basis van de vuistregel dat een woning gemiddeld 6 verkeersbewegingen per dag veroorzaakt, betekent dit in totaal 10.000 verkeersbewegingen. Op basis van het rapport van Grenspaal12 blijkt dit redelijk overeen te komen met de totale intensiteit die dit verblijfsgebied in- en uit rijdt (optelsom telpunten 1, 2 en 4 zijnde Hoofdstraat, Honigmannstraat en Heistraat). Deze bedroeg in de situatie met bussluis 10.236 voertuigen en in de situatie zonder bussluis 10.123 voertuigen. Dit toont ook aan dat er geen extra verkeer door de wijk gaat rijden als de bussluis wordt opgeheven.

3.7 ad punt 22) en 23): de aansluiting de De Wendelstraat op de Kerkraderweg zal onveiliger worden voor fietsers. Het betreft hier met name fietsende schoolgaande jeugd. Het instellen van het vrachtverbod in de De Wendelstraat toont aan dat deze locatie onveilig is voor vrachtverkeer en logischerwijs ook voor ander gemotoriseerd verkeer. Verzocht wordt om het vrachtverbod al vanaf de Honigmannstraat in te stellen.

Reactie: het instellen van het vrachtverbod was een van de adviezen van Grenspaal12. De motivering daarvoor is inderdaad de verkeersveiligheid en het voorkomen van geluids- en trillingsoverlast veroorzaakt door groot zwaar verkeer. Grenspaal12 heeft dit advies niet gebaseerd op objectieve trillingsgegevens omdat die er toen nog niet waren. Het rapport van Fugro dat daar inzicht in heeft geboden, is pas later opgesteld. De motivatie om dit vrachtverbod ook daadwerkelijk in te voeren, is ingegeven

door de geuite zorgen van bewoners over trillingsoverlast als gevolg van het toenemend verkeer in de De Wendelstraat.

Dat het instellen van een vrachtverbod aantoont dat een weg ook onveilig is voor gewoon gemotoriseerd verkeer kunnen wij niet volgen. De aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer is in het algemeen nadelig voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Maar wegen zijn nu eenmaal nodig om alles bereikbaar te maken, ook voor gemotoriseerd verkeer. En daarmee is er altijd sprake van een bepaalde mate van verkeersonveiligheid. Hoe zwaarder en groter het verkeer hoe nadeliger dit is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het instellen van een vrachtverbod heeft hierop vanzelfsprekend een positief effect.

Er is bewust gekozen voor het instellen van het vrachtverbod bij de Jan van Galenstraat en Kerkraderweg om de bereikbaarheid van vrachtverkeer niet te zeer te beperken. Tussen de Jan van Galenstraat en Kerkraderweg ligt slechts een paar adressen waardoor alleen die niet bereikbaar zijn voor vrachtverkeer. Zou het verbod al bij de Honigmannstraat beginnen, dan zijn veel meer adressen niet bereikbaar voor vrachtverkeer. Dat is niet wenselijk omdat ook gewone woningen soms bereikbaar moeten zijn voor vrachtverkeer (verbouwingen/verhuizingen). Bij de Honigmannstraat wordt er wel een voorwaarschuwingsbord geplaatst voor het vrachtverbod.

3.8 ad punt 26): er wordt hier een passage uit het onderzoek van Grenspaal12 geciteerd waarin staat dat openstelling een negatief effect heeft op de leefbaarheid.

Reactie: de hier genoemde passage staat onderaan pagina 8 van het rapport en betreft een samenvatting van hetgeen bewoners hebben gemeld. Het is niet een mening of onderzoeksbevinding van Grenspaal12.

3.9 ad punt 30) en 31): voorgesteld wordt om in plaats van het opheffen van de bussluis een nieuwe aansluiting te realiseren tussen de Koempel en de rotonde Snowworld.

Reactie: verwezen wordt naar overwegingen 21 en 22.

3.10 ad punt 33): gesteld wordt dat 'verblijven' in een 30km-zone centraal staat en er geen reden is om de huidige situatie mét bussluis te wijzigen. De De Wendelstraat en Kerkraderweg zijn voor de bewoners om er te wonen. Doorgaand autoverkeer is er niet welkom en de gemeente dient het te weren.

Reactie: met het opheffen van de bussluis verandert er niks aan de functie van de De Wendelstraat. Het is en blijft een erftoegangsweg. In de De Wendelstraat neemt de hoeveelheid verkeer op sommige wegdelen wel toe, maar dat is geen doorgaand verkeer. Het is allemaal bestemmingsverkeer van de wijk. De hoeveelheid verkeer in de De Wendelstraat blijft onder de gewenste maximale intensiteit van 3.000mvt/etm voor een erftoegangsweg zoals opgenomen in het GVVP. Hetzelfde geldt voor de Kerkraderweg. Deze straat is echter pas sinds kort aangeduid als 30km-zone. De weginrichting wordt in 2026 ook hierop aangepast.

3.12 ad punt 46): de vraag wordt gesteld of politie en veiligheidsdiensten zijn gehoord.

Reactie: in het ontwerp verkeersbesluit stond onder het kopje 'advisering' dat de politie is gehoord en instemmend heeft geadviseerd. De veiligheidsdiensten waren over het ontwerp verkeersbesluit niet gehoord. Deze zijn over het definitief verkeersbesluit wel gevraagd naar hun mening. De Veiligheidsregio / Brandweer Zuid Limburg heeft aangegeven voorstander te zijn van het opheffen van de bussluis omdat meerdere voertuigen dan sneller ter plaatse kunnen zijn. De ambulancezorg heeft aangegeven dat de aanrijdtijd minimaal afneemt wanneer de bussluis wordt opengesteld.

3.13 ad punt 49) en 51): de waarde van de woningen in de De Wendelstraat zou dalen door toedoen van het onderhavige besluit en bewoners stellen de gemeente verantwoordelijk voor schade die verder gaat ontstaan aan hun huizen middels een bouwexploit.

Reactie: Op het moment dat omwonenden van mening zijn dat zij schade ondervinden van gemeentelijke besluiten, kunnen zij de gemeente aansprakelijk stellen. Dan moet wel worden aangetoond dat de schade ook daadwerkelijk daardoor veroorzaakt is.

Reactie op zienswijze 4.....

4.1 algemeen: de zienswijze heeft voor een deel geen betrekking op hetgeen waartoe in dit verkeersbesluit wordt besloten en is daarmee niet relevant voor de beoordeling of dit verkeersbesluit genomen kan worden. Hier wordt dan ook niet inhoudelijk op gereageerd. Daarnaast worden ook een aantal zaken

benoemd die reeds aan de orde zijn gekomen in de hiervoor opgenomen overwegingen om tot dit besluit te komen en in de reacties op de hiervoor opgenomen zienswijzen. Hierop wordt ook niet opnieuw gereageerd.

4.2 ad punt 3): gesteld wordt dat er 'geronseld' is voor voorstanders voor het opheffen van de bussluis.

Reactie: dat dit heeft plaatsgevonden is de gemeente niet bekend. Het is in elk geval geen initiatief vanuit de gemeente geweest.

4.3 ad punt 13): aangegeven wordt dat al 38 jaar overlast wordt ondervonden van lijnbussen en andere zware voertuigen, zoals vrachtwagens.

Reactie: Er rijden geen lijnbussen door de De Wendelstraat en voor een deel van de straat wordt met het onderhavige besluit een verbod voor vrachtwagens ingesteld. Hierdoor zal er nagenoeg geen zwaar verkeer door de straat rijden, behoudens vuilniswagens, eventuele verhuishwagens of vrachtwagens die lokaal goederen moeten leveren.

Reactie op zienswijze 5..... en

5.1: de indieners van de zienswijzen zijn tegen het opheffen van de bussluis omdat ze geen zwaar en veel verkeer door hun straat willen hebben rijden.

Reactie: Het opheffen van de bussluis doen we in het belang van de gehele wijk. Helaas kan dit lokaal betekenen dat er meer verkeer door de straat gaat rijden. De hoeveelheid verkeer blijft echter wel beperkt en is gebruikelijk voor straten in 30km-zones. Op basis van het onderzoek van Grenspaal12 gaat het om een toename van 800 mvt/etm. Vanwege het in te stellen vrachtverbod zal er nagenoeg geen zwaar verkeer door de straat rijden, behoudens vuilniswagens, eventuele verhuishwagens of vrachtwagens die lokaal goederen moeten leveren.

Reactie op zienswijze 6.....

6.1: gesteld wordt dat de onderbouwing niet volledig is. Er is nauwelijks aandacht besteed aan alternatieven, zoals het handhaven van de afsluiting, het slechts tijdelijk openen van de bussluis tijdens evenementen, instellen éénrichtingsverkeer, slimme palen en het verbeteren van de hoofdroute.

Reactie: Zie hiervoor overwegingen 21 t/m 25 alwaar diverse alternatieven zijn beschouwd en zijn afgewogen.

6.2: gesteld wordt dat de bewoners van het nieuwbouwproject Wendelwieck niet tijdig, niet volledig en niet op de juiste wijze geïnformeerd zijn en dat zij hun belangen niet tijdig kenbaar konden maken.

Reactie: Zie overwegingen 32 t/m 34. De bewonersbrieven die vanaf december 2023 zijn verzonden, zijn ook naar de nieuwe adressen van het bouwplan Wendelwieck gestuurd. Vanwege het faillissement van de oorspronkelijke aannemer heeft de bouw van de woningen langer geduurd. Mogelijk dat daardoor de bewonersbrieven de nieuwe bewoners niet hebben bereikt. Daarom is ook de ontwikkelaar van het bouwplan geïnformeerd.

Daarnaast is uit zorgvuldigheidsoverwegingen en omwille van een evenredige belangenafweging de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Hierdoor heeft iedereen de mogelijkheid gekregen om tijdig een zienswijze kenbaar te maken.

6.3: gesteld wordt dat de belangenafweging niet evenwichtig is. De beperkte reistijdwinst zou niet moeten kunnen opwegen tegen de nadelen voor de direct omwonenden op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.

Reactie: zoals al in het ontwerp verkeersbesluit stond opgenomen hebben wij een andere belangenafweging gemaakt. Zie hiervoor het kopje 'Belangenafweging artikel 2 WVV' verderop in dit besluit.

6.4: gesteld wordt dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid aanzienlijk zouden zijn. De toename zal groter zijn dan tijdens de uitgevoerde pilot omdat navigatiesystemen en burgers niet volledig op de hoogte waren. Waar nu geen verkeer rijdt en functioneert als veilige verblijfsruimte voor

kinderen voetgangers en fietsers is de verandering enorm. De sociale functie van de straat wordt ernstig aangetast. Nadelige aspecten als geluid, verontreiniging, trillingen en aantasting van het wooncomfort zijn niet onderzocht.

Reactie: wij vinden dat de proef uit 2023 de beste manier is om een voorspelling te doen van de te verwachte intensiteiten op het moment dat de bussluis permanent wordt opgeheven. Dit wordt ook bevestigd door het onderzoek van Haskoning en Kragten. Dat de praktijk wellicht iets andere waardes gaat opleveren, is niet uitgesloten. Zie hiervoor ook de reactie onder overweging 10. De toekomstige verkeersintensiteiten zullen gemonitord worden door nieuwe verkeerstellingen uit te voeren nadat de bussluis is opgeheven. In overweging 20 en 37 is aangegeven dat in een straat waar eerst helemaal geen verkeer rijdt, de impact van het wel aanwezig zijn van verkeer groter is dan in een straat waar al verkeer aanwezig was. Wij begrijpen dat dit een nadeel is voor deze specifieke locatie. Maar in onze algehele afweging weegt dit nadeel niet op tegen de voordelen die dit besluit met zich meebrengt. De bewoners van de De Wendelstraat worden niet onevenredig benadeeld door dit besluit. Er is onderzoek gedaan naar aspecten als geluid (zie onderzoek van Bloemberg akoestiek) en trillingen (zie onderzoek Fugro).

6.5: verzocht wordt om de bussluis te handhaven en eerst de herinrichting uit te voeren en dan een nieuw onderzoek te doen voor een langere periode.

Reactie: uiteindelijk vormen de zienswijzen geen aanleiding om af te zien van het voornemen om het besluit te nemen of om de voorgenomen maatregel aan te passen. We gaan niet mee in het gedane voorstel. In dit kader is van belang dat de bevindingen van Grenspaal12 worden bevestigd in het door Kragten verrichte onderzoek.

Reactie op zienswijze 7,

7.1 ad 1) t/m 7): deze zienswijzen gaan over reeds aanwezige scheuren in de woning waarvan wordt gesteld dat deze het gevolg zijn van trillingen die door het verkeer in de De Wendelstraat zijn veroorzaakt in de periode tussen 10 november 2025 en 21 november 2025 gedurende welke de bussluis tijdelijk opengesteld was voor alle gemotoriseerd verkeer. Het belang dat er schade aan woningen ontstaat in de vorm van scheuren zou niet in de belangenafweging artikel 2 WVV zijn meegenomen waardoor deze niet goed is verricht.

Bij de zienswijzen waren twee rapporten gevoegd: een opnamerapport van TwinWind betreffende een vooropname d.d. 19 september 2025 en een bouwkundig inspectierapport van Rade Bouwadvies d.d. 16 december 2025. De vooropname werd uitgebracht in opdracht van BAM Energie & Water Zuid BV vanwege in oktober 2025 te verrichten werkzaamheden. Blijkens dit rapport is de woning van gelegen binnen het risicogebied van de door BAM uitgevoerde werkzaamheden. Uit dit rapport blijkt dat er op dat moment op diverse plaatsen aan de buiten- en binnenkant van de woning scheuren waarneembaar waren. Blijkens het rapport van Rade Bouwadvies d.d. 16 december 2025, opgesteld in opdracht van, zijn tijdens de inspectie scheuren waargenomen die tijdens de vooropname in september 2025 niet werden waargenomen.

Op 19 juni 2026 heeft..... nog een bouwkundige eindmeting d.d. 26 mei 2026 overgelegd. In dit rapport is de volgende conclusie opgenomen: "Gezien de locatie en het type scheuren bij een aantal bevindingen (visueel overeenkomend met trillingsoverdracht/zetting), is een verband met de uitgevoerde werkzaamheden/toegenomen verkeersdruk in de periode tussen de nul- en eindmeting aannemelijk."

Reactie: in eerste instantie wordt verwezen naar de eerdere in dit besluit opgenomen algemene reactie op de zienswijzen. Kort gezegd blijkt uit voornoemde rapporten van Fugro dat de reikwijdte van de trillingen van het verkeer beperkt is en geen invloed heeft op mogelijke na-ijl effecten van de voormalige kolenwinning. Fugro heeft aangegeven dat trillingen veroorzaakt door passerend verkeer als katalysator zouden kunnen fungeren bij het ontstaan van schade (scheurvorming). Deze trillingen zijn echter niet de bron tot het ontstaan van schade. Andere mechanismen hebben geleid tot verhoogde spanningen in het metselwerk. De trillingen zijn dan de druppel die tot scheurvorming kunnen leiden. Deze omstandigheid – het reeds aanwezig zijn van spanningen in het metselwerk - maakt niet dat geen verkeer in deze straat zou mogen worden toegelaten. De zienswijze vormt, gelet op de bevindingen en conclusies van Fugro, geen aanleiding om af te zien van het opheffen van de bussluis. Er is immers geen aanleiding om te veronderstellen dat er door het opheffen van de bussluis schade zal ontstaan aan de woning van reclamant. De door..... overgelegde rapporten geven geen aanleiding om anders te concluderen. Uit het rapport van 26 mei 2026 blijkt immers expliciet dat het aannemelijk is dat de geconstateerde schade verband houdt met de door BAM uitgevoerde werkzaamheden. Met andere woorden: de door BAM

verrichte werkzaamheden kunnen schade veroorzaakt hebben. Uit de omstandigheid dat BAM een nulmeting heeft laten verrichten, blijkt dat het optreden van schade voorstelbaar was. Anders was er immers geen aanleiding om een nulmeting te laten verrichten. In het rapport van 26 mei 2026 wordt geen uitsluitsel gegeven over de oorzaak van de schade. In dit rapport worden, overigens zonder onderbouwing, slechts 2 mogelijke oorzaken van schade genoemd. Uit het rapport van 16 december 2025 blijkt in het geheel niet van een oorzaak van de geconstateerde schade. Van een causaal verband tussen de ontstane schade en de tijdelijke – voor de duur van slechts 11 dagen – openstelling van de bussluis voor gemotoriseerd verkeer is dan ook niet gebleken. Integendeel, in de rapporten van Fugro wordt met objectieve gegevens onderbouwd dat verkeerstrillingen niet de oorzaak van de schade kunnen zijn. Hieruit blijkt immers dat de rekwijde van de trillingen van het verkeer beperkt is en geen invloed heeft op mogelijke na-ijl effecten van de voormalige kolenwinning.

7.2 ad 8): subsidiair wordt gesteld dat in het verkeersbesluit een nadeelcompensatieregeling voor reclamant dient te worden opgenomen.

Reactie: Hiervoor bestaat, gelet op het voorgaande, geen aanleiding. Indien en voor zover reclamant meent dat de opheffing van de bussluis schade heeft veroorzaakt aan zijn woning, staat het hem vrij de gemeente hiervoor aansprakelijk te stellen.

Reactie op zienswijze 8.... (inclusief 8a)

8.1: in deze zienswijze wordt steun uitgesproken voor het opheffen van de bussluis en wordt verzocht het ontwerp verkeersbesluit ongewijzigd vast te stellen in het belang van bereikbaarheid (specifiek ook voor de thuiszorg en wijkverpleging), verkeersveiligheid, spoedbereikbaarheid hulpdiensten en reductie van de stikstofuitstoot. Er is een petitie voor het opheffen van de bussluis opgesteld die 270 keer is ondertekend.

Reactie: We hebben kennisgenomen van de zienswijze. Hieruit blijkt dat er ook omwonenden zijn die zich kunnen vinden in het onderhavige besluit. Aan de petitie kan weinig waarde worden gehecht omdat niet bekend is wie deze heeft ondertekend.

Conclusie naar aanleiding van ingediende zienswijzen:

De ingediende zienswijzen geven, gelet op het bovenstaande, geen aanleiding om af te zien van het voorgenomen besluit of om dit aan te passen.

Bel angenafweging artikel 2 WVV

Van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, liggen de volgende belangen ten grondslag aan dit besluit:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
4. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;
5. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Gelet op de hiervoor opgenomen overwegingen weegt het belang van omwonenden die de bussluis (geslotenverklaring) graag gehandhaafd zien (zodat er geen toename van verkeer ontstaat in hun woonstraat) niet op tegen het algemeen belang om de wijk het Eikske beter bereikbaar te maken en de algehele verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren. Omwonenden worden niet onevenredig in hun belangen geraakt. Het belang van het in stand houden van de weg, het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer prevaleert in dit geval. Wegen worden immers efficiënter en beter benut omdat men meer opties heeft om een bestemming in de wijk te bereiken of te verlaten. Gelet op deze belangen is er voldoende aanleiding om de bussluis op te heffen. Daarbij geldt dat het belang van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het belang van het beschermen van weggebruikers en passagiers met het opheffen van de bussluis worden gediend doordat het verkeer beter wordt verdeeld over de wijk hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt, doordat het aantal autobewegingen in de gehele wijk afneemt (met name in de Honigmannstraat) en omdat de toename van verkeer in de De Wendelstraat en de Heistraat zeer acceptabel is. De De Wen-

delstraat, de Heistraat en de Kerkraderweg worden bovendien, conform het advies van Grenspaal 12, opnieuw ingericht. Door de nieuwe weginrichting wordt een betere naleving van de maximum snelheid van 30 km/uur afgedwongen. De Heistraat en Kerkraderweg worden bovendien afgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) tot een erftoegangsweg (30 km/uur). De veiligheid op de weg en het belang van het beschermen van weggebruikers en passagiers wordt bovendien gediend door het invoeren van een geslotenverklaring voor vrachtauto's in de De Wendelstraat ter plaatse van het kruispunt met de Kerkraderweg. Door het invoeren van deze geslotenverklaring wordt tevens de mogelijkheid door het verkeer veroorzaakte overlast of hinder voorkomen of beperkt. Van te verwachten schade aan woningen in de De Wendelstraat in de vorm van scheurvorming in de woningen vanwege door het gemotoriseerd verkeer veroorzaakte trillingen is, gelet op het door Fugro verrichte onderzoek, geen sprake.

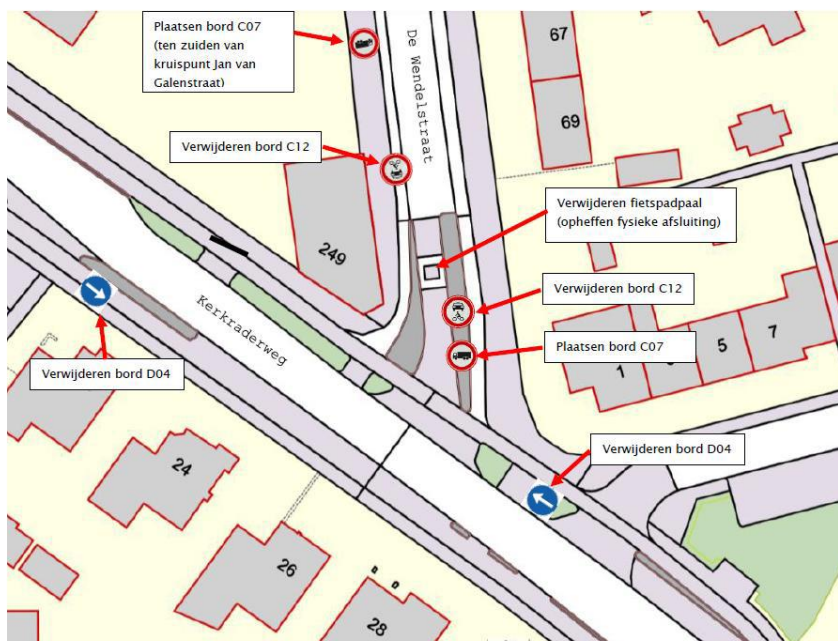
Advisering

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is met de politie –via het aanspreekpunt Verkeer van het Basisteam Brunssum-Landgraaf- ter zake overleg gepleegd en is met betrekking tot het onderhavige besluit op 29 november 2025 instemmend geadviseerd.

Besluiten

1. door het verwijderen van de borden model C12 en D04, zoals bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990:
 - a. de geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen in de De Wendelstraat, vlak voor het kruispunt met de Kerkraderweg, op te heffen;
 - b. het gebod om op de Kerkraderweg bij het kruispunt met de De Wendelstraat rechtdoor te rijden, op te heffen;
2. door het verwijderen van het paaltje in het midden van de rijbaan van de De Wendelstraat, vlak voor het kruispunt met de Kerkraderweg, het gebruik van dit wegdeel voor alle voertuigen ook weer fysiek mogelijk te maken;
3. door het plaatsen van borden model C07 een geslotenverklaring voor vrachtauto's in te voeren in de De Wendelstraat:
 - a. in noordelijke rijrichting direct ten noorden van de Kerkraderweg;
 - b. in zuidelijke rijrichting direct ten zuiden van de Jan van Galenstraat;
4. een en ander overeenkomstig is met de bij dit verkeersbesluit behorende situatietekening 'Opheffen geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer De Wendelstraat' met tekeningnummer IB-2025-09-02 d.d. 2 september 2025.

Situatietekening



Opmerking: deze maatregelen worden pas doorgevoerd na realisatie van de herinrichting van de De Wendelstraat (tussen de Kerkraderweg en Honigmannstraat) en de Heistraat/Kerkraderweg (tussen de Hofstraat en Wenckebachstraat).

Blad 1 van 2

Opheffen geslotenverklaring gemotoriseerd
verkeer De Wendelstraat
Tekeningnummer IB-2025-09-02
Datum: 2 september 2025



Blad 2 van 2

Landgraaf, 30 juni 2026

burgemeester en wethouders van Landgraaf,

de secretaris, de burgemeester,

Bekendmaking

De bekendmaking van dit verkeersbesluit geschiedt door plaatsing van het besluit in het gemeenteblad.

Inzage

Het onderhavige besluit wordt voor belanghebbenden ter inzage gelegd gedurende zes weken met ingang van de dag na de publicatie in het gemeenteblad, tijdens de openingstijden, bij het Klant Contact Centrum van de gemeente Landgraaf.

Beroep

U kunt beroep indienen tegen dit besluit

Stuur binnen 6 weken na datum van de publicatie van dit besluit een brief naar de rechtbank Limburg, postbus 950, 6040 AZ Roermond. Beroep indienen kan ook digitaal via www.rechtspraak.nl.

In de brief moet staan:

- de datum waarop u de brief schrijft;
- uw naam en adres;
- de omschrijving van het besluit waartegen u beroep instelt;
- de redenen waarom u het niet eens bent met het besluit;
- uw handtekening.

Stuur, als dit mogelijk is, een kopie mee van het besluit waartegen u beroep instelt.

Is de situatie zo dringend dat u niet kunt wachten op de beslissing op uw beroepschrift? Dan kunt u bij bovengenoemde rechtbank een voorlopige voorziening vragen.

Datum effectuering

Het besluit wordt op zijn vroegst uitgevoerd nadat dit onherroepelijk is en nadat de werkzaamheden voor de herinrichting van de De Wendelstraat en Heistraat/Kerkraderweg zijn afgerond.

Bijlagen bij dit verkeersbesluit

1. verkeersbesluit 'Afsluiting De Wendelstraat voor doorgaand verkeer' d.d. 24 juni 1986, afgekondigd 17 juli 1986;
2. adviesmemo Grenspaal 12 'Verkeersonderzoek opheffen bussluis De Wendelstraat' d.d. 29 september 2023, kenmerk 23-0304-01;
3. b & w nota gemeente Landgraaf d.d. 5 december 2023 'Busluis De Wendelstraat - Herinrichting De Wendelstraat-Heistraat-Kerkraderweg', kenmerk B.23.1623, geaccordeerd d.d. 12 december 2023;
4. bewonersbrief Grenspaal12, mei 2023;
5. bewonersbrief 'busluis De Wendelstraat' d.d. 18 december 2023, zaaknummer Z23003401;
6. bewonersbrief 'Herinrichting gedeelte De Wendelstraat en Heistraat-Kerkraderweg' d.d. 25 november 2024, zaaknummer Z24002982;
7. bewonersbrief 'Herinrichting gedeelte De Wendelstraat en Heistraat-Kerkraderweg' d.d. 9 mei 2025, zaaknummer Z25001191;
8. definitief schetsontwerp 'Ontwerp Wendelstraat-Kerkraderweg', onderdeel 'Nieuwe situatie De Wendelstraat', projectnummer 24-069, Tekeningnummer TEK-DSO-BI-001 d.d. 14-11-2025;
9. definitief schetsontwerp 'Ontwerp Wendelstraat-Kerkraderweg', onderdeel 'Nieuwe situatie Heistraat-Kerkraderweg', projectnummer 24-069, Tekeningnummer TEK-DSO-BI-002 d.d. 14-11-2025;

10. Rapportage Fugro 'Trillingenonderzoek De Wendelstraat te Landgraaf', S1014314 d.d. 23-9-2025;
11. Situatietekening 'Opheffen geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer De Wendelstraat', tekening-nummer IB-2025-09-02 d.d. 2 september 2025;
12. Memo Haskoning 'Wendelstraat, verwijderen bussluis', kenmerk BH5787-AE-1912202 d.d. 19 december 2025;
13. Memo Kragten 'Routes De Wendelstraat' d.d. 13 maart 2026;
14. Rapportage Fugro 'Trillingenonderzoek De Wendelstraat Landgraaf - reactie zienswijze', S1020809 d.d. 26 maart 2026;
15. Rapport Bloemberg Akoestiek, 'Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai, Busluis De Wendelstraat gemeente Landgraaf', Projectnr. 1248-1199, d.d. 30 april 2026.