

Besluit B&W

Behandeld door :
Organisatieonderdeel : Ruimtelijke Ontwikkeling en Grondzaken
Telefoonnummer : 14 045
Documentnummer : B.25.0522 
Datum document : 4 december 2025
Onderwerp : Ontwerpverkeersbesluit 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 plaatsing of verwijdering van 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 blijkbaar aantrekkelijker dan de gewenste route via de Hofstraat. Dat kwam mede doordat de Kerkraderweg en de Heistraat toen ook 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. Ze zien 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 Kerkraderweg/Heistraat van 50 naar 30 km/h 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/Kerkraderweg 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 specifiek 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 3.000mvt/etm zakt.

Besluit en overwegingen tot opheffing van de bussluis

10. Op 12 december 2023 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Landgraaf 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.
11. 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. 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 3.000 mvt/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.
12. In het besluit van het college van 12 december 2023 is overwogen dat er geen verkeerskundige argumenten zijn om de bussluis te moeten 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 besloten de bussluis op te heffen. Met het opheffen van de bussluis verbeterd de bereikbaarheid van de wijk en wordt het verkeer beter over de wijk verspreid. Dit heeft een positief effect op de algehele verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk.
13. Dat Grenspaal12 concludeert dat er geen noodzaak is tot het opheffen van de bussluis, betekent niet dat het daarom niet wenselijk kan zijn. 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 (hetgeen ook een positief effect heeft op het milieu vanwege minder CO₂-uitstoot) en het verkeer wordt beter over de wijk verspreid. Dat de verkeersintensiteit in de Honigmannstraat wordt teruggebracht tot onder de gewenste 3.000mvt/etm draagt bij aan een kleinere kans op het ontstaan van knelpunten in deze straat.

14. 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 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 3.000mvt/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 op 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.
15. De verkeersintensiteiten op de wegen waar een toename wordt verwacht, zijn heel beperkt en zijn gebruikelijke waarden voor wegen in een 30km-zone. Mede in vergelijking met omliggende wegen is de verwachting dat op het gebied van geluid zowel de beleidsmatige plandrempel als de wettelijke standaardwaarde van 53 dB niet wordt overschreden. Omdat de bereikbaarheid van de wijk verbetert en er per saldo minder autokilometers afgelegd hoeven te worden, is de verwachting dat de luchtkwaliteit verbetert.
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 Grenspaal 12 toonde 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. 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 1,74 km lang. Met 50 km/uur duurt dat 2 minuten en 5 seconden. De route via De Wendelstraat is 1,27 km lang. Met 30 km/uur duurt dat 2 minuten 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 50 km/uur) + 1,49 km (met 70 km/uur) lang. Dit duurt 1 minuut en 58 seconden. De route via De Wendelstraat is 1,27 km (30 km/uur) en 0,18 km (50 km/uur) lang. Dit duurt 2 minuten 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.

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 vele 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 30/50km/uur:

- Afstand tot kruispunt Hofstraat–Heistraat via De Wendelstraat = 240m met 30km/uur is 29seconden.
- Afstand tot kruispunt Hofstraat–Heistraat via de Honigmannstraat = 890m met 30km/uur en 770m met 50km/uur is 107 resp. 55 seconden, dus in totaal 162 sec.

Het verschil tussen beide routes is dus 1420meter 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 bussluit 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 30km–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 bussluit 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 bussluit 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 verkeersstromen 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 die betreffende huishoudens. Het is niet wenselijk en ook niet nodig om dergelijke ingrepen in deze buurt door te voeren. Het onderzoek van Grenspaal12 heeft aangetoond dat het opheffen van de bussluis diverse voordelen biedt zonder dat er elders knelpunten ontstaan. Met deze gedachte 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 ten tijde van 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 minder 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 50km/uur naar een erftoegangsweg 30km/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 dat in het concept schetsontwerp van mei 2025 was opgenomen. Klinkers zijn een belangrijke factor is in de mate

waarin de aanwezige snelheidslimiet van 30km/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.

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 door het college accorderen van dit ontwerp-verkeersbesluit (d.d. 2 december 2025) hebben zij 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 hen 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 zienswijze 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. Grenspaal 12 gaat in zijn advies niet in op het gegeven dat ter plaatse van de busluis 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 busluis willen handhaven, is in dat opzicht begrijpelijk.
38. Het opheffen van de busluis heeft geen negatieve invloed op de waarde van de woningen in de wijk. Met dit soort maatregelen is wat voor de één als nadeel wordt ervaren, is voor een ander juist een voordeel. 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.

Belangenafweging 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 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 verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren. 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. Gelet op deze belangen is er voldoende aanleiding om de busluis 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 Honigmannstraat aanzienlijk afneemt en omdat de toename van verkeer in de De Wendelstraat en de Heistraat zeer acceptabel is. 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 mogelijk door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade voorkomen of beperkt.

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.

b e s l u i t e n :

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 ONTWERP-verkeersbesluit behorende situatietekening 'Opheffen geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer De Wendelstraat' met tekeningnummer IB-2025-09-02 d.d. 2 september 2025;

Behandeld door :
Telefoonnummer : 14 045
Documentnummer : B.25.0522

5. afdeling 3.4 (Uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing te verklaren op de voorbereiding van dit verkeersbesluit;
6. te bepalen dat het onderhavige ONTWERP-besluit voor belanghebbenden ter inzage wordt gelegd gedurende zes weken met ingang van de dag na publicatie, tijdens de openingstijden, bij het Klant Contact Centrum van de gemeente Landgraaf.

Landgraaf, 4 **december** 2025

burgemeester en wethouders van Landgraaf,
de secretaris, de burgemeester,

Bekendmaking

De bekendmaking van dit ONTWERP-verkeersbesluit geschiedt door middel van een publicatie in het gemeenteblad.

Indienen zienswijzen

Gedurende de termijn dat de stukken ter inzage liggen kunnen belanghebbenden hun zienswijze over het ONTWERP-verkeersbesluit overeenkomstig het bepaalde in artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, naar keuze schriftelijk dan wel mondeling, naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Landgraaf.

Datum effectuering

Na afweging van alle relevante belangen, zoals die onder andere kunnen blijken uit mogelijk ingediende zienswijzen, zal een DEFINITIEF verkeersbesluit worden genomen waartegen beroep bij de rechtbank kan worden ingediend. Het besluit zal op zijn vroegst zes weken nadat het DEFINITIEVE verkeersbesluit is bekendgemaakt, worden uitgevoerd.

Behandeld door :
Telefoonnummer : 14 045
Documentnummer : B.25.0522

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 'Bussluis De Wendelstraat – Herinrichting De Wendelstraat–Heistraat–Kerkraderweg', kenmerk B.23.1623, geaccordeerd d.d. 12 december 2023;
4. bewonersbrief Grenspaal12, mei 2023
5. bewonersbrief 'bussluis 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', tekeningnummer IB-2025-09-02 d.d. 2 september 2025.