SPREEKTEKST INSPREKERS: [redacted]

Deel 1: [redacted]
Goedenavond. Ik ben [redacted]
Ik sta hier als beroepschauffeur met mijn voeten in de Westfriese klei. Dagelijks stuur ik zwaar materieel door de regio Amsterdam. Met die blik kijk ik naar De Zeehoek: het past hier niet.

De Zeeweg en Dorpsstraat vormen een klassieke lintbebouwing, ongeschikt voor zware verkeersstromen. Vrachtwagens stranden nu al regelmatig bij de afslag van de Dorpsstraat naar het industrieterrein. Die draai is simpelweg niet te maken, wat verklaart waarom er al een inrijverbod geldt. Ze lopen vast en moeten zich vervolgens dwingend door het dorp persen. Daarnaast zorgen zware vrachtwagens en alle lijnbussen voor enorme trillingsoverlast.

Bovendien wordt er blind ingehaald en worden fietsers de berm in gedrukt, met name in de onoverzichtelijke bochten. En laat nou net in zo'n bocht de beoogde hoofdontsluiting gepland zijn. Het is wachten tot het een keertje misgaat. Degene die dit dagelijks meemaakt, is [redacted] Ik geef hem het woord.

Deel 2: [redacted]
Hoi, ik ben [redacted] Misschien kennen jullie me nog van het zwembad, want ik heb hier al een keertje eerder gestaan.
Vandaag vertel ik over de weg bij ons, want die is nu al heel gevaarlijk.
Auto's en snelle elektrische fietsen zie je pas op het laatste moment. Bij de rotonde reden ze zo hard dat ze me bijna aanreden. Daarom fiets ik daar niet meer; ik ga nu onderlangs door het Kagerbos om veilig thuis te komen. Ik wil gewoon niet aangereden worden.
Nog meer verkeer is echt een slecht idee. Ik hoop dat jullie zorgen dat de weg wél veilig wordt. Dank jullie wel.

Deel 3: [redacted]
De toekomstige generatie heeft gesproken.
U baseert uw oordeel op het Goudappel-rapport, maar dat heeft een bewuste tunnelvisie: eerlijke alternatieven, zoals spreiding van het verkeer of een ontsluiting aan beide kanten, mochten vooraf níét eens onderzocht worden. Ook het onoplosbare parkeerprobleem, dat ontstaat door de gigantische openstaande waterbergings-eis uit 1996, ontbreekt in uw plannen.

Omdat mijn spreektijd kort is, heb ik deze harde feiten vooraf al formeel bij de griffier ingediend. Mijn eis is simpel: éérst de infrastructuur op orde, dán pas bouwen. Het budget ís er via de realisatiestimulans vanuit het Rijk. Ik eis drie directe maatregelen voor de veiligheid:

Een inrijverbod voor zwaar vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer.
Veilige oversteekplaatsen.

Een fysieke 30 km-zone via wegversmallingen. En géén drempels: onze oude huizen missen een moderne fundering en drempels zorgen voor onacceptabele trillingsschade. Aan Hart voor Medemblik: u levert de wethouder en verkeersveiligheid was uw verkiezingsbelofte. Maak het waar.

Zorg ervoor dat het in de juiste volgorde wordt aangepakt in plaats van achteraf pleisters plakken. Wij gaan weer verder, het is nu aan u. Goedenavond.

Formele notitie inzake hiaten 'Verkeersonderzoek De Zeehoek' (Goudappel) en ruimtelijke inpassing

Geachte raadsleden en commissieleden,

U wordt geacht een besluit te nemen over de ontsluiting van De Zeehoek, mede gebaseerd op het rapport van verkeersadviesbureau Goudappel. Een nadere bestudering van de data toont echter aan dat een objectieve afweging van de veiligste route bij voorbaat onmogelijk is gemaakt. Wij verzoeken u het college op de volgende feiten uit het eigen rapport en dossier te bevragen:

1. Het industrieterrein is vooraf bewust uitgesloten van onderzoek
Goudappel heeft de Handelsweg (het industrieterrein) niet zelf afgekeurd als hoofdontsluiting, maar is in de opdracht uitgegaan van uitsluiting van deze route.
Bewijs (Pagina 16, Goudappel-rapport): "Hierbij is uitgegaan van een enkele auto-ontsluiting van De Zeehoek op de Dorpsstraat, en dus niet ook een auto-ontsluiting op de Handelsweg naar de Kagerdijk."

2. Enorme, onbenutte restcapaciteit op het industrieterrein
Het argument dat het industrieterrein 'te druk' of 'te gevaarlijk' zou zijn voor wijkontsluiting wordt door de eigen verkeersdata weerlegd. De weg heeft een enorme reservecapaciteit ten opzichte van de smalle dorpskern.
Bewijs (Pagina 43, Bijlage 2): Toekomstige verkeersintensiteit op de Nijverheidsweg en Handelsweg bedraagt slechts 600 motorvoertuigen per etmaal. Ter vergelijking: De toekomstige verkeersintensiteit op de beoogde route via de Dorpsstraat en Zeeweg bedraagt 3.900 motorvoertuigen per etmaal.

3. Goudappel adviseert zélf afsluiting van de Dorpsstraat voor autoverkeer
De theorie dat extra wijkverkeer via de Dorpsstraat de juiste optie is, spreekt het rapport elders zelf tegen. Om de verblijfskwaliteit op de Dorpsstraat te waarborgen, stelt Goudappel voor om autoverkeer daar juist wég te houden.
Bewijs (Pagina 27, Maatregelpakket 3): "De autoverbinding tussen het bedrijventerrein (Nijverheidsweg) en de Dorpsstraat wordt afgesloten om zo de Dorpsstraat meer in te kunnen richten als visitekaartje."

4. De logische verkeersscheiding: Auto's over het industrieterrein, fietsers via de dorpskern
Het industrieterrein is te onveilig voor kwetsbare fietsers, maar het autoverkeer kan daar prima en logisch over worden afgewikkeld. De huidige plannen draaien dit om door auto's door de smalle dorpskern te persen en fietsers via breekpaaltjes over het industrieterrein te sturen. Leid het autoverkeer over het industrieterrein, en houd fietsers via breekpaaltjes veilig via de Dorpsstraat.

5. De logische oplossing: Eenrichtingsverkeer op het industrieterrein
Een volledige ontsluiting via het industrieterrein is verkeerskundig eenvoudig in te passen. Door een eenrichtingslus in te stellen voor autoverkeer (Nijverheidsweg en Handelsweg), rijden bewoners de wijk in en uit om direct en veilig via de brede aansluiting naar de Kagerdijk te vertrekken. De Dorpsstraat wordt hiermee volledig ontlast.

6. De onmogelijke ruimtelijke puzzel: Waterberging verdrijft parkeerplaatsen
Naast de verkeersafwikkeling kampt dit plan met een fundamenteel ruimtegebrek op de begane grond. Uit documenten van het Hoogheemraadschap blijkt dat er een historisch watertekort uit 1996 openstaat (bijna 5.000 m²) plus een nieuwe eis van 29% watercompensatie. Elke vierkante meter water gaat ten koste van de ruimte voor de ruim 200 benodigde parkeerplaatsen (bij 140 woningen). Omdat ondergronds parkeren niet aan de orde is, ontstaat er een structureel parkeertekort. Dit tekort wordt afgewenteld op de omliggende wijken, wat leidt tot zoekverkeer, wildparkeren en geblokkeerde zichtlijnen in onze straten. Dit versterkt de noodzaak om het autoverkeer volledig te weren uit de smalle lintbebouwing.
Bewijsstuk: De officiële Woo-documenten en het dwingende advies van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) inzake dit watertekort kunt u direct inzien via deze downloadlink van het waterschap: https://hhnk.sharefile.eu/d-sc2066b51ab9b4527afd05b81b68cba04

Conclusie & Keuze voor de raad:
Er ligt een berekend en rustig industrieterrein klaar waar met een simpele lus het verkeer optimaal kan worden afgewikkeld. Waarom kiest het college ervoor om de historische Dorpsstraat onnodig zwaar te belasten, en is het logische alternatief vooraf volledig buiten de scope van het Goudappel-onderzoek gehouden?
Een tussenweg van 'bouwen zonder dat de infrastructuur op orde is' is op basis van deze feiten en ruimtelijke beperkingen geen optie meer. Wij verzoeken u dit in de commissie kritisch te bespreken en niet over te gaan tot onomkeerbare besluiten.

Documenten Woo-besluit Hoogheemraadschap (HHNK) inzake watertekort.
Klik op de onderstaande veilige link om de bestanden direct in te zien en te downloaden:
https://hhnk.sharefile.eu/share/getinfo/sc2066b51ab9b4527afd05b81b68cba04