Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Met deze brief dien ik formeel mijn zienswijze in tegen het ontwerpbestemmingsplan "De Hoek Fase II Meijel". De voorgestelde verkeersafwikkeling is gebaseerd op theoretische minimumnormen die in de huidige praktijk al tot grote knelpunten leiden. Het toevoegen van Fase II op de huidige infrastructuur is fysiek onverantwoord.

1. Kernpunt: De Steegstraat is met 4,8m nu al te smal Volgens het rapport bedraagt de breedte van de Steegstraat circa 4,8 meter. Hoewel dit theoretisch de minimale CROW-richtlijn is , is dit in de praktijk — met de huidige intensiteit van 1.537 voertuigen per etmaal — al onvoldoende.

- Fysieke blokkades door parkeren: De effectieve rijbaanbreedte is door de aanwezige parkeervakken en geparkeerde auto's aanzienlijk minder dan 4,8 meter. Twee voertuigen kunnen elkaar hier nu al niet passeren zonder volledig tot stilstand te komen.
- Onmogelijke doorstroming bij 2.277 voertuigen: Het rapport voorziet een toename naar 2.277 voertuigen per dag. Het is fysiek onmogelijk om dit volume over een weg van 4,8 meter te persen waar ook geparkeerd wordt. De bewering dat passeren "zonder problemen" kan, is feitelijk onjuist en negeert de huidige dagelijkse opstoppingen met bijkomende risico's.

2. Geen uitwijkmogelijkheden en gebrek aan veiligheid De onveiligheid op de Steegstraat wordt versterkt door de inrichting:

- Opgesloten door verhoogd trottoir: In tegenstelling tot wegen met een zachte berm, heeft de Steegstraat een verhoogd trottoir. Hierdoor is er bij tegemoetkomend (vracht)verkeer of calamiteiten geen enkele uitwijkmogelijkheid.
- Gevaar voor langzaam verkeer: Er is geen fietspad aanwezig. Fietsers worden op de smalle rijbaan letterlijk klemgereden tussen de stoeprand, geparkeerde auto's en de ruim 2.200 voorziene voertuigbewegingen.

3. Sociale veiligheid en dynamische lichthinder (Kransakker/Bolakker) De huidige plannen om het verkeer van 32 woningen deels via de bestaande woonstraten te leiden, tast het woonklimaat ernstig aan, Ik maak hier uitdrukkelijk bezwaar tegen:

- Dynamische Lichthinder: Koplampen van indraaiend verkeer vanuit de nieuwe wijk veroorzaken directe lichthinder (flitsen) in de woon- en slaapkamers van bestaande woningen aan de Kransakker/Bolakker, Dit tast het woonklimaat en de privacy aan.
- Aantasting verblijfsgebied: Deze straten zijn ingericht als luwe woonstraten. De transformatie naar een hoofdontsluitingsweg brengt de veiligheid van spelende kinderen direct in gevaar.

4. Bereikbaarheid hulpdiensten en calamiteiten Het huidige plan creëert een kwetsbare infrastructuur.

- Enkelvoudige ontsluiting: Bij een blokkade van de Steegstraat (door een ongeval, verhuizing of vuilniswagen) zijn zowel Fase I als Fase II moeilijker bereikbaar voor ambulance en brandweer, ja er zijn voorzieningen getroffen in het plan, echter dit zijn onverharde wegen waarbij ik de twijfel trek of deze voor zwaarder materieel van bv de brandweer bruikbaar zijn.

- Noodzaak Jan Thijssensteeg: Het openstellen van de Jan Thijssensteeg voor gemotoriseerd verkeer creëert een noodzakelijke secundaire route, wat de algemene veiligheid voor de gehele wijk aanzienlijk verbetert.

5. Alternatieve oplossing: Ontsluiting via Jan Thijssensteeg Om de onhoudbare situatie op de Steegstraat op te lossen, stel ik voor om de ontsluiting te splitsen.

• Verlaging druk met circa 30%: Door circa 32 woningen uit het plan te ontsluiten via de Jan Thijssensteeg in plaats van de Steegstraat, wordt de nieuwe verkeersdruk op de Steegstraat direct met bijna een derde verlaagd.
• Spreiding: Momenteel is de Jan Thijssensteeg alleen voor langzaam verkeer en calamiteiten voorzien. Door hier een beperkte ontsluiting voor auto's te realiseren, ontstaat een gezonde spreiding van verkeer over de wijk.

6. Aanvullend: Onzekerheden in het verkeersmodel Bovenop de fysieke beperkingen van de weg, vertoont de onderbouwing van het rapport gebreken:

• Validatie model: Het rapport gebruikt het "Verkeersmodel 2040". Het is zeer de vraag of de onlangs opgeleverde 45 woningen van Fase 1 en de 50 appartementen hierin zijn verwerkt.
• Toekomstige inbreiding: Het rapport houdt geen rekening met verdere groei of inbreiding in de kern van Meijel. De Steegstraat wordt hiermee direct op haar maximale (onveilige) capaciteit belast, zonder enige marge voor de toekomst.

Conclusie, Ik verzoek de Raad om het omgevingsplan aan te passen, Zelfs als de cijfers in het rapport zouden kloppen, is de Steegstraat fysiek te smal voor deze ontwikkeling. Ik verzoek u dringend de ontsluiting van een deel van de woningen via de Jan Thijssensteeg als serieus alternatief op te nemen en de wegbreedte van de Steegstraat aan te passen aan de werkelijke intensiteit, en de geplande koppeling bij de Kransakker/Bolakker te heroverwegen om lichthinder en onveiligheid te voorkomen.

Hoogachtend,

[redacted]