

Geachte Leden van de Hoorcommissie,

Mijn naam is Eva Sasbach. Ik woon aan de Lindengracht in Vreeland. Ik ben voorstander van een brug waaraan niks meer wordt veranderd, een brug die gesloten blijft voor al het gemotoriseerde verkeer.

In deze spreek ik niet alleen voor mijzelf maar spreek ik ook namens een groot aantal direct belanghebbenden, gezinnen en bewoners van de Lindengracht.

Ik zie mezelf als belanghebbende omdat de brug op de Bergseweg in het verlengde ligt van de Lindengracht. De Lindengracht is niet alleen de doorvoerroute voor al het vrachtverkeer naar Greif maar ook was de Lindengracht de doorvoerroute voor al het (sluip)verkeer via de Bergseweg toen de brug nog open was.

Ik heb een aantal vragen aan u.

Mijn eerste vraag aan u is:

Kent u het breedte-advies/voorschrift van het wetenschappelijk bureau voor de verkeersveiligheid voor wegen (als de Bergseweg) met rijbanen in twee richtingen?

En vervolgens:

Bent u al een keer op de Bergseweg geweest en heeft u deze weg ook tot aan het einde helemaal afgelopen?

Ik wel, en wat je dan direct opvalt is:

dat deze twee-richtingenweg zich kenmerkt door de grote verschillen in breedte, variërend van 2.80 tot 4.50 meter breed, dat op verschillende plekken de berm afgerasterd is door hekken of stenen aan beide kanten, en dat de Bergseweg weinig uitvoegstroken kent.

Het verbaast mij dan ook dat het er op lijkt dat in de hele discussie rond de brug niet de algemene richtlijnen mee worden genomen voor de breedte voor tweerichtingsverkeer. Het wetenschappelijk bureau voor de verkeersveiligheid SWOV geeft namelijk aan dat rijbanen in Nederland vanuit verkeersveiligheid gezien in 2 richtingen minimaal 4.50 tot 5.50 meter moeten zijn(!). De Bergseweg voldoet hier in het geheel niet aan.

Er zijn vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, kosten en direct betrokkenen van de Lindengracht en de Bergseweg nog een aantal andere belangrijke argumenten voor het handhaven van de huidige situatie:

Veiligheid

- De verkeersveiligheid op de Bergseweg en de Lindengracht is er enorm vooruitgegaan nu er geen auto's en (zwermen) motoren meer over de brug kunnen;
- Ook als de brug open zou gaan blijft de Bergseweg te smal voor autoverkeer met fietsers en wandelaars om elkaar te passeren en kunnen weer dagelijks gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan;
- Omdat er geen gemotoriseerd vervoer meer over de brug kan rijden betekent dit een betere doorstroom voor het vrachtverkeer naar en van Greif.

- Er is nu geen sluipverkeer meer uit en naar Nederhorst ten Berg/N201 door Vreeland, althans door het dorp en dat gaat ook niet meer langs de school;
- Hulpdiensten kunnen nog steeds heel goed de bestemmingen bereiken via de noordkant van de Bergseweg;
- Veiligheid van de dijk: het enorme gewicht aan materiaal om de steilte van de brug uit te vlakken vormt een zware belasting voor de eeuwenoude dijk

#### Kosten

- Kostenbesparing: de Gemeente hoeft geen kosten te maken. Dit geld kan nu besteed worden voorbelangrijker zaken. De bewoners, en kennelijk ook de Gemeente hebben kennelijk geen exact **idee** wat de definitieve kosten zullen zijn om de brug te vervangen of om te bouwen, maar geraamd is dat dit meerdere honderdduizenden euro's kan kosten, zelfs wordt er al gesproken over 900.000 euro.

#### Bewoners/belanghebbenden

- Van de direct betrokkenen, namelijk de bewoners van de Bergseweg en de Lindengracht, wil het merendeel (95%) de huidige situatie handhaven.

Onderstaande foto's geven een goed beeld van de huidige verkeerssituatie van de Bergseweg, de nu al beperkte verkeersveiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers en voetgangers. De verkeersdruk en verkeersonveiligheid zal alleen maar toenemen bij het weer openstellen van de brug op deze smalle weg.



Ik dank u voor uw aandacht!