

VRAAGSTELLING	REACTIE
Parkeren:	
Het aantal parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp is onvoldoende.	In het nieuwe ontwerp is het aantal parkeerplaatsen maximaal geoptimaliseerd. Over de gehele Vlissingsestraat zijn in de huidige (oude) situatie 111 legale parkeerplaatsen aanwezig (op de rijbaan parkeren is legaal). In de nieuwe situatie zijn 113 parkeerplaatsen aanwezig. Als gemeente willen we ook groen toevoegen aan het straatbeeld, omdat dit aantoonbaar positieve effecten heeft op de leefomgeving.
Waarom wordt geen andere wijze van parkeren toegepast, zoals haaksparkeren of schuin parkeren?	Dat heeft verschillende redenen. De eerste is verkeersveiligheid. Langsparkeren is veiliger dan haaksparkeren, omdat het zicht op het rijdende verkeer beter is. Door het hoge aantal geparkeerde auto's en een hoger aantal rijdende auto's en fietsers, kunnen we de veiligheid bij haaksparkeren niet waarborgen. Daarnaast is de ruimte van gevel tot gevel beperkt. Haaksparkeren zou in dat geval maar aan één zijde van de weg kunnen, waardoor er niet meer parkeergelegenheden mogelijk zijn ten opzichte van langsparkeren.
De grote groenstrook tegenover de Zwartezeestraat neemt drie bestaande parkeervakken in beslag. Parkeervakken die hard nodig zijn vanwege de parkeerdruk in dit gedeelte van de straat.	Het groenvak is wat verkleind om parkeren te maximaliseren.
Waarom parkeervakken en geen stroken?	Met parkeervakken borgen we de ruimte die nodig is om veilig een parkeervak in of uit te rijden. Een parkeervak is vaak langer dan de auto zelf, omdat er ook ruimte nodig is om te manoeuvreren. Bij parkeerstroken wordt de ruimte willekeurig gebruikt, waardoor er teveel of te weinig ruimte overblijft. Dit is inefficiënt en kan tot gevaarlijke situaties leiden. Bijvoorbeeld als automobilisten veel moeten steken om een parkeerplaats in te komen. Daarnaast is de parkeerruimte aan de smalle kant. Door automobilisten voldoende ruimte te geven om goed in te kunnen parkeren, voorkomen we dat voertuigen deels op de rijbaan of op de loopstrook komen te staan. Zo houden we het veilig en toegankelijk voor iedereen.
Geen beplanting, maar parkeerplaatsen voor twee bedrijfspanden (nr. 67+69)	Het ontwerp is hier aangepast en parkeervakken zijn toegevoegd.
Schuine stoeprand: Kijkend naar het gewoontegedrag in de Vlissingsestraat zijn er veel mensen die nu half op de stoep parkeren (spiegels ingeklapt), zelfs wanneer ze in een parkeerhaven staan. Wij betwijfelen of dit jarenlange	Goed en terecht punt dat u aangeeft. Hierbij spelen verschillende zaken die wij hebben afgewogen om te komen tot de keuze van de schuine stoeprand: <ol style="list-style-type: none"> 1. Een harde (rechte) stoeprand weert auto's van het loopgedeelte. Dit heeft echter twee significante consequenties:

<p>gewoontegedrag verdwijnt. En dat betekent dat die 'meer vrijheid in het gebruik van de stoep' de legitimatie voor dit gedrag is, ten koste van de voetgangers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Voor personen met een handicap is deze harde stoeprand slecht/niet passeerbaar. Dit heeft als gevolg dat deze personen minder bewegingsvrijheid in de openbare ruimte hebben. Aangezien het profiel in de Vlissingestraat krap is, weegt deze consequentie zwaar. b. Wanneer automobilisten tóch op de loopstrook gaan staan, dan doen ze dit bij een harde stoeprand met hun volledige wiel. Hiermee nemen ze direct een groot gedeelte van de vrije breedte op het loopgedeelte weg. De praktijk laat zien dat bij een schuine stoeprand dit een stuk minder het geval is. Hierbij wordt deels tegen/op de schuine band geparkeerd en minder erover. Ook dit komt de bewegingsvrijheid van voetgangers (met een handicap) ten goede. <ol style="list-style-type: none"> 2. Het is eenvoudiger inparkeren langs een schuine band. Dit is een gewenst gevolg, gezien het smalle profiel in de Vlissingestraat en het langsparkeren langs de rijbaan. 3. In de gehele Vlissingestraat worden communicatie-tegels aangebracht om te attenderen op het gezamenlijk gebruik van de openbare ruimte. Hiermee wordt opgeroepen om ook rekening te houden met voetgangers (met een handicap) bij het parkeren.
<p>Restant parkeerstrook bij nr 197 invullen met groen, parkeerstrook doorschuiven t/m huisnr. 203.</p>	<p>Parkeervak voor 199 wordt ingekort, waardoor de inrit 0,5m breder wordt.</p>
<p>Parkeergedeelte ca. 2,05 m1 breed (is thans 2,10 m1). Indien smaller, dan ontstaat het risico van fietsers die vlak langs de geparkeerde auto's rijden.</p>	<p>Doordat er niet meer op de rijbaan wordt geparkeerd, ontstaat er meer ruimte voor rijdende auto's en fietsers. Hierdoor hoeven zij niet dicht langs geparkeerde auto's in de parkeervakken te rijden.</p> <p>Het parkeergedeelte is momenteel al minimaal. De parkeergelegenheden versmallen is onwenselijk, omdat ook auto's steeds groter worden.</p>
<p></p>	<p></p>
<p>Loopstroken:</p>	<p></p>
<p>De stoepen in het nieuwe ontwerp zijn te smal.</p>	<p>Naar aanleiding van de bewonersbijeenkomst is de breedte van de loopstroken aanvullend beschouwd. Hierbij is de conclusie dat de minimale breedte van 90cm alleen van toepassing is op het gedeelte voor de huisnummers: 113 – 127. Wij zien dat een loopstrook van 90cm aan beide zijden van de weg over een langere lengte ongewenst is. Daarom</p>

	<p>hebben we de ontwerptekening voor dit gedeelte aangepast, waarbij er aan één zijde geparkeerd kan worden en niet aan twee zijden, zodat voldoende ruimte ontstaat voor een volwaardig trottoir.</p> <p>Op alle andere stukken van de Vlissingestraat is de breedte van de loopstrook 1,10m of meer. Dit geeft voldoende ruimte om comfortabel te lopen of gebruik te maken van een hulpmiddel voor personen met een handicap.</p> <p>Waar ruimte over is, worden de loopstroken verbreed tot 1,80 meter.</p> <p>Om te wijzen op de urgentie van het vrijhouden van de loopstroken worden tegels aangebracht met de tekst "kan ik er langs?" en een afbeelding van een rolstoel. Hiermee roepen we alle bewoners op hun steentje bij te dragen aan het leefbaar houden van de straat voor alle gebruikers.</p>
<p>Trottoirgedeelte ca. 1,35 m1 breed, afhankelijk van de totale beschikbare breedte. Indien lantaarnpalen in trottoir dan plaatselijk 1,50 m1 breed.</p>	<p>Alle 'restbreedte' gaat naar de loopstroken.</p> <p>Lantaarnpalen zullen niet als blokkerend object op de loopstroken geplaatst worden. Op het nieuwe ontwerp zijn de breedtes van de loopstroken aangegeven.</p>
<p>Wij adviseren u om: De stoepbreedte aan te passen tot minimaal 1,50 meter, conform landelijke richtlijnen voor toegankelijke openbare ruimte.</p>	<p>Gezien de opgaven en wensen in de Vlissingestraat, is het niet mogelijk om aan beide zijden van de rijbaan een stoep van minimaal 1,50 meter te realiseren. Op het nieuwe ontwerp staan de breedtes van de loopstroken aangegeven. Deze is op geen enkel gedeelte meer 90 cm. Op het gedeelte waar de loopstrook over langere lengte 90 cm was, is het ontwerp aangepast. Hier heeft toegankelijkheid expliciet de voorkeur ontvangen boven parkeren.</p>
<p>Wij adviseren u om: Toegankelijkheid expliciet op te nemen als uitgangspunt in het ontwerp en in de toetsingscriteria voor deze herinrichting.</p>	<p>Dit punt is expliciet meegenomen in dit ontwerp. Hierop is een fysieke test uitgevoerd en zijn met het hele projectteam veelvuldig belangenafwegingen gemaakt, waarbij toegankelijkheid altijd onderwerp van gesprek is geweest. Dit heeft onder andere ertoe geleid om naast het parkeren een schuine band aan te brengen, parkeren over een gedeelte van de straat op te heffen en oversteken (door het groen) te maken ter hoogte van de kruisingen. Ook wordt een communicatie-tegel in de loopstroken aangebracht. De impact van het ontwerp op toegankelijkheid is bij het hele projectteam welbekend.</p>

Openbare verlichting:	
Wat gebeurt met de locaties van de lantaarnpalen?	De lantaarnpalen blijven zoveel als mogelijk op dezelfde locatie staan. Ze worden in de rand van de loopstrook, in een groenvak of de kruising van parkeervakken geplaatst. Bij het bepalen van een nieuwe locatie wordt rekening gehouden met de ramen van de woningen. De nieuwe armaturen worden voorzien van Led en hebben een voorziening, dat het licht niet richting de woningen uitstraalt. Op het definitieve ontwerp worden de lichtmastlocaties aangegeven.
Afval:	
Komt er nog een ondergrondse container ter hoogte van 48-50?	Nee, hier is geen ondergrondse container voorzien.
Verkeer:	
Maak de Vlissingsestraat éénrichtingsverkeer voor alle verkeer.	<p>De versmalde rijbaan betekent dat 2 grote voertuigen, zoals vrachtwagens of bussen, elkaar niet meer veilig kunnen passeren. Daarom wordt tussen de Karolingenbaan en de Bermweg eenrichtingsverkeer ingevoerd voor vrachtwagens en bussen. Zij mogen dan alleen nog van de Karolingenbaan richting de Bermweg rijden.</p> <p>Vrachtverkeer dat vanaf de andere zijde de Vlissingsestraat wil bereiken, kan gebruikmaken van alternatieve routes zoals de Bermweg – Kanaalstraat of via de Burgemeester Stemerdinglaan – Oranjeplein.</p> <p>Voor personenverkeer blijft de straat in beide richtingen toegankelijk. Het levert voor de verkeersstromen in Oost-Souburg een ongewenste situatie op als éénrichtingsverkeer voor al het verkeer ingesteld wordt. Dit geeft namelijk een aanvullende verkeersdruk in de Kanaalstraat en op het Oranjeplein. Ook de omliggende wegen rondom de Vlissingsestraat zijn onvoldoende breed om wijzigingen in doorstroming op te kunnen vangen.</p>
Algemeen gebrek aan snelheidsremmende maatregelen. (overlast ook in de avond/nacht)	Het gedeelte boven de Zwarte Zeestraat wordt uitgevoerd als fietsstraat. In fietsstraten is de auto te gast en gedragen automobilisten zich bewezen rustiger.
De rijstrook ten zuiden van de Zwarte Zeestraat is erg breed. Hier gaat (te) hard gereden worden. Ook de bocht nodigt uit tot hardrijden.	Het gedeelte beneden de Zwarte Zeestraat wordt niet uitgevoerd als fietsstraat. Hier is door het ontwerpsteam, naar aanleiding van de bewonersbijeenkomst, nogmaals kritisch naar gekeken. De uitkomst hiervan is om op dit gedeelte een verkeersplateau aan te brengen. Voor dit gedeelte van de Vlissingsestraat is dit de enige voor de hand liggende oplossing die de snelheid kan reduceren en geen onveilige situaties creëert. Het verkeersplateau wordt met een relatief flauwe

	<p>helling uitgevoerd om potentiële overlast in de woningen als gevolg van trillingen te voorkomen.</p> <p>Ook wordt na de bocht richting de bermweg een verkeersdrempel aangebracht.</p> <p>Overlast in de avond/nacht kan helaas niet altijd met een specifieke weginrichting worden voorkomen. Er is een bewuste afweging gemaakt om niet door de gehele straat verkeersdrempels toe te passen ter voorkoming van overlast door trillingen.</p>
De inrichting met twee rijstroken (fietsstraat) nodigt uit tot extra snel rijden in de straat.	<p>Door het toepassen van een middengeleider zijn automobilisten meer geneigd rechts aan te houden en achter de aanwezige fietsers te blijven rijden. Dit voorkomt (roekeloze) inhaalacties bij fietsers, waardoor de veiligheid voor fietsers wordt verbeterd.</p> <p>Daarnaast geeft de middengeleider een visueel versmallend effect aan de weg, waardoor automobilisten het gevoel hebben minder ruimte te hebben. En dus rustiger rijden. De stelling dat de inrichting met twee rijstroken juist uitnodigt tot extra snel rijden is niet correct.</p>
Geen midden geleider (vergelijk Boulevard, Gildeweg).	<p>Het fietsstraat-principe dat in de Vlissingsestraat wordt toegepast is een breed toegepast en beproefd concept in Nederland. Het is een concept dat werkt en beter werkt dan 'gescheiden' fietsstroken, omdat de fietser daar in de regel meer aan de kant wordt geschoven. Dat is nu precies niet de bedoeling bij een volwaardige fietsstraat.</p>
Gekleurde fietsstroken (auto is te gast) van ca. 85 á 100 cm breed met een onderbroken belijning.	Zie bovenstaand antwoord.
Tussen parkeerstrook en asfalt fietsstrook een markering met betonstrook o.g. ca. 10 á 15 cm breed	In het huidige ontwerp is een dergelijke betonstrook reeds voorzien. Deze betonstrook is wel breder dan 10-15 cm in verband met de straatkolken die in deze strook voorzien zijn.
Onvoldoende ruimte vrachtverkeer.	De ruimte in de Vlissingsestraat is te beperkt om grote voertuigen elkaar te laten passeren. Dit geeft ook in de huidige situatie problemen. Daarom is ervoor gekozen om de Vlissingsestraat éénrichtingsverkeer te maken voor vrachtverkeer. (rijrichting vrachtverkeer = noord-zuid).
Hoe wordt de voorrang op kruispunten geregeld?	Alle straten die uitkomen op de Vlissingsestraat worden voorzien van een uitritconstructie, zoals ook in de huidige situatie. Dit betekent dat de Vlissingsestraat een voorrangstraat is. Hiervoor is gekozen om fietsers een veiliger en beter doorgaande route te bieden. Dit principe is gebruikelijk bij fietsstraten.
De rijstroken, parkeervakken en stoepen zijn te smal. Dit mag volgens de wet niet.	Het klopt dat in de Vlissingsestraat de ruimte beperkt is en daarom gezocht is naar minimale breedtes van de rijbaan,

	<p>parkeervakken en loopstroken. Hiervoor gelden alleen richtlijnen, geen wetten. De breedte van de rijbaan en de loopstroken is getoetst door middel van een fysieke test. Deze testen zijn uitgevoerd met een vrachtauto, grote werkbuss en een scootmobiel. Aan de hand van deze praktijkervaringen is getoetst of het ontwerp niet onrealistisch smal is opgesteld. Dit is niet het geval gebleken.</p> <p>Op basis van deze fysieke testen is geconcludeerd dat het huidige ontwerp voor alle gebruikers van de openbare ruimte voldoende ruimte biedt.</p>
<p>Wegenverkeerswet Artikel 24 lid 1a, stelt dat binnen 5 meter uit een kruising mag niet geparkeerd worden. Maar in het ontwerp gebeurt dat wel.</p>	<p>Deze regel geldt alleen voor parkeren op de rijbaan. In het ontwerp parkeren voertuigen niet meer op de rijbaan, maar in vooraf vastgestelde parkeervakken.</p> <p>In het ontwerp is ter plaatse van de kruispunten groen toegevoegd in plaats van parkeren om rekening te houden met de zichthoeken en verkeersbewegingen op en rond de kruisingen.</p>
<p>Bomen en onderbepanting naast de inrit van uit de Zwartezeestraat gaan zorgen voor onoverzichtelijke situaties. Het is soms nu al moeilijk om het verkeer aan te zien komen. Deze weg ligt namelijk schuin en lager.</p>	<p>Bij de keuze van de beplanting wordt rekening gehouden met de zichtvelden. Daar komt bij dat het veiliger is om groen toe te passen op de hoeken van kruisingen in plaats van parkeerruimte. In parkeervakken kunnen namelijk busjes staan die het zicht compleet onttrekken. Daarom is gekozen om rond de kruisingen deze ruimte te benutten om de hoeveelheid groen in de straat te optimaliseren.</p>
<p>Kruispunt Burchtstraat, Vlissingestraat - Karolingenbaan meepakken in het project. Is een gevaarlijk verkeerspunt.</p>	<p>Dit kruispunt valt buiten de scope van het project en is recent opgeknapt. Scope wordt niet uitgebreid.</p>
<p>Kan middellijn worden doorgetrokken op zwarte asfalt? (Fietsstroken tot aan De Watertoren.)</p>	<p>De middengeleider is onderdeel van de fietsstraat-inrichting. De fietsroute buigt af de Zwarte Zeestraat in. Om ervoor te zorgen dat fietsers dit voldoende herkennen wordt de middengeleider niet doorgetrokken.</p>
<p>Een vrachtwagen mag 2,55 m1 breed zijn excl. spiegels enz. dat verhoudt zich niet tot een rijbaanstrook van 2,20 m1. Waar gaan fietsers heen als er een vrachtwagen aan komt rijden die het midden van de straat opzoekt?</p>	<p>De rijbaan wordt 5,50 meter breed. Er is voldoende rijbaanbreedte voor fietsers en automobilisten om de vrachtwagens te passeren. Voor vrachtverkeer wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, zodat er nooit 2 vrachtwagens elkaar hoeven te passeren. Ook als een vrachtwagen het midden van de straat opzoekt is voldoende ruimte voor de fietser aanwezig om veilig te passeren.</p>
<p>In- en uitrit Zwarte Zeestraat is te smal. Kans op schade aan autobanden; onoverzichtelijk waardoor onveiligheid ontstaat. [Alle inritten van straten te smal]</p>	<p>In- en uitritten voldoen in de nieuwe situatie aan de hiervoor geldende richtlijnen en het handboek weginrichting van de gemeente Vlissingen.</p>

<p>Nieuw fietspad aanleggen vanaf het Buitenhavenpad richting Watertoren langs de ontsluitingswegen Bermweg en Vlissingsestraat.</p>	<p>Het aanleggen van een nieuwe fietsroute valt niet binnen deze projectscope. Wij nemen kennis van uw idee.</p>
<p>Veiligheid:</p>	
<p>Maak de loopstrook breder en breng de huidige paaltjes terug aan ter plaatse van huisnummer 88-90.</p>	<p>De loopstrook is aan de zijde van nr. 88-90 breder gemaakt. Ook de paaltjes worden terug aangebracht.</p>
<p>Groenvoorzieningen:</p>	
<p>Teveel groen in de straat ten koste van parkeren.</p>	<p>In het huidige ontwerp is parkeren gemaximaliseerd. Op de plekken waar restruimte aanwezig is en rondom kruisingen in zoveel als mogelijk groen toegevoegd. Het vergroenen van de openbare ruimte heeft vele positieve effecten. Onderstaand een kleine opsomming van de voordelen van robuust groen in de openbare ruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Betere luchtkwaliteit – Planten filteren fijnstof en CO₂. • Minder hittestress – Groen verkoelt de omgeving. • Betere waterafvoer – Vegetatie helpt bij het opnemen van regenwater. • Meer biodiversiteit – Groene zones bieden leefruimte voor dieren en insecten. • Gezondheid & welzijn – Groen verlaagt stress en nodigt uit tot bewegen. • Verhoogde leefbaarheid – Aantrekkelijke omgeving voor bewoners en bezoekers. • Waardeverhoging vastgoed – Groen maakt buurten populairder en waardevoller. <p>Wij hadden graag gezien dat meer groen in de straat toegevoegd zou worden, maar gezien de parkeerdruk in de Vlissingsestraat en de omliggende straten is hier niet voor gekozen.</p>
<p>Veel kleine grasveldjes zorgt voor overlast van hondenpoep.</p>	<p>De groene gebieden die op de tekening zijn aangegeven worden niet met gras ingevuld. Hier komt een lage sierbeplanting, waardoor overlast van hondenpoep beperkt blijft.</p>
<p>Wat voor bomen worden er geplant of gekapt? Zijn er maatregelen genomen voor biodiversiteit?</p>	<p>De exacte boomsoorten zijn nog niet bekend. Deze worden in de komende fase van het project vastgelegd in een groenplan voor de Vlissingsestraat.</p> <p>Het type boom is wel bekend, namelijk een boom van 3^e grootte. Waar ruimte wordt gevonden kunnen er ook bomen van de 2^e grootte worden aangeplant.</p>

<p>Kan er rekening gehouden worden dat als er bomen komen deze zonder pollen afgifte zijn.</p>	<p>Deze schaal loopt van 1^e grootte (grootst) naar 3^e grootte (kleinst).</p> <p>Nee, in de Vlissingsestraat worden geen specifieke maatregelen voor biodiversiteit genomen.</p> <p>In de boomkeuze wordt geen rekening gehouden met pollen afgifte. Dat zal in de allergieperiode weinig uitmaken, omdat uit onderzoek is gebleken dat pollen zich over grote afstand kunnen verspreiden. Er zijn daarbij pollenwolken waargenomen die zich over geheel Europa verspreiden. Ook de graspollen die overvloedig door de vele graslanden rond Vlissingen aanwezig zijn kunnen overlast geven.</p>
<p>Wordt gehandhaafd op overhangend groen uit de tuinen van particulieren?</p>	<p>Het is in eerste beginsel ieders verantwoordelijkheid om het groen in de eigen tuin dusdanig te onderhouden dat anderen hier geen overlast van ervaren.</p> <p>Wanneer groen uit de tuin overlast geeft aan de openbare ruimte, dan kan dit gemeld worden via de reguliere kanalen. Hier zal op gehandeld worden.</p>
<p>De bomen staan binnen twee meter van de erfgrans. Bij navraag bij de rioleringsexperts komen zij vaak in Vlissingen tegen dat bomen van de gemeente verstrengeld zitten in het afvoersysteem van inwoners. Veel bewoners hebben immers nog de oude grespijp in de tuin liggen die nog prima werkt. Maar die zeer gevoelig is voor boomwortels.</p>	<p>Tussen de boom en het woonhuis wordt wortelwering geplaatst, dit voorkomt wortels in de woning en de gresbuis. Dit wordt bij alle bomen aangebracht.</p> <p>Er is geen landelijke wettelijke afstandsnorm voor bomen op openbare grond ten opzichte van de erfgrans.</p>
<p>Hoogte bomen gaat voor problemen voor zonnepanelen zorgen.</p>	<p>Er wordt bij het plaatsen van bomen altijd rekening gehouden met bestaande zonnepanelen.</p> <p>De exacte boomsoorten worden hierop afgestemd.</p>
<p>Waarom in het zuidelijk deel alle bomen aan een zijde gesitueerd?</p>	<p>Vanwege de nieuwe inrichting wordt het midden van de weg iets opgeschoven. Hierdoor is de huidige locatie van de bomen niet geschikt. Verder opschuiven van de bomen is niet mogelijk vanwege ondergrondse kabels- en leidingen. Daarom worden de bomen naar de andere zijde van de weg verplaatst.</p>
<p>Diversen:</p>	
<p>Uitritten in de bestrating duidelijk aangeven NP (kruis/letters NP / verkeersbord nietparkeren).</p>	<p>De uitritten worden uitgevoerd in een duidelijke andere kleur steen (grijs), zodat deze goed herkenbaar zijn. In het kader van het aanzicht van de weg passen wij geen NP tekens of kruizen toe in het ontwerp.</p>
<p>Bestrating en banden worden glad tijdens regen.</p>	<p>In de Vlissingsestraat worden gebakken klinkers gebruikt voor de loopstroken en parkeervakken en betonnen banden. Dit</p>

	zijn reguliere bouwmaterialen die voldoen aan de voorschriften.
In onze woningen ervaren we trillingen en gebonk van zwaar verkeer.	Onder andere om deze reden wordt de Vlissingsestraat opnieuw in asfalt uitgevoerd en niet met straatstenen. Daarnaast worden verkeersdrempels om deze reden vrijwel niet toegepast in het ontwerp.
Goten worden minder diep en zelfs afgevlakt – hierdoor vervaagt de grens tussen rijbaan en stoep, wat leidt tot gevaarlijk gebruik van de stoep door verkeer. En niet voor een veiliger gevoel zoals wordt gesuggereerd.	Waar de schuine band van de loopstrook direct aansluit op de rijbaan worden, indien nodig, paaltjes aangebracht.
Komen er oversteekplaatsen of zebrapaden?	Er wordt voldoende ruimte gemaakt om tussen geparkeerde auto's / groenvakken over te steken. Er worden geen zebrapaden aangelegd in de Vlissingsestraat. Zebrapaden worden in de regel alleen toegepast op 50 km/u wegen. Ook vragen zebrapaden om ruime zichthoeken. Dit zou ten kosten gaan van parkeergelegenheid.
Tijdens het laden en lossen ter plaatse van de snackbar is de Putwijkstraat onbereikbaar.	We hebben de situatie rond de Putwijkstraat goed bekeken. Het faciliteren van een laad-los plaats, zou ten kosten gaan van openbare parkeerplaatsen. Hier hebben we niet voor gekozen. Wanneer de leverancier ervoor kiest op de rijbaan te lossen, dan is nog steeds voldoende breedte beschikbaar voor alle andere weggebruikers om te passeren.
Is het mogelijk om meer kleurverschil aan te brengen tussen de stoep en het parkeervak?	Het beeld van de Vlissingsestraat wordt vergelijkbaar met die van de Stemerdinglaan/Oranjeplein/Kanaalstraat, zodat een éénduidig beeld in Oost-Souburg ontstaat.
Alle garage inritten zijn te smal.	Inritten worden aangelegd conform de geldende richtlijnen.
Inrit garage pad tussen nr. 197 en 195 is te smal. Met aanhangwagen of caravan is de bocht niet te nemen. Inrit dient 1 m1 breder naar rechts aangelegd te worden.	De inrit van dit garage pad staat inderdaad te smal op tekening. Deze is iets verbreed.
De kleine steentjes bij de kruisingen, loopstroken en andere plekken zijn te licht voor een zware (verkeers)belasting.	Op alle locaties die door (zwaar) verkeer gebruikt gaan worden zullen materialen en fundering worden toegepast die hiervoor geschikt zijn.
Bij Vlissingsestraat nr. 100 is de inrit voor de bedrijfsbus te smal cq de parkeerbehoefte te groot.	Hier betreft een deel van het trottoir particulier terrein. De huidige situatie blijft gehandhaafd.