

Gemeenteraad Vlissingen
Postbus 3000
4380 GV Vlissingen

UW BRIEF VAN

UW KENMERK

ONS KENMERK

DATUM

BEHANDELD DOOR

BEZOEKADRES

2145722 / 2147304

20 juli 2022

T van Ederen

Paul Krugerstraat 1

TELEFOON

+31118729684

BIJLAGEN

ONDERWERP

Verkeerssituatie Vlissingestraat Oost-Souburg

Geachte raad,

De Vlissingestraat in Oost-Souburg is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (doorgaande verkeersfunctie). Dit houdt in dat de weg bedoeld is voor het afwikkelen en doorstromen van doorgaand verkeer. De functie gebiedsontsluitingsweg is echter onwenselijk, omdat er geen ruimte is voor een goede inpassing van een gebiedsontsluitingsweg en er intensief gewoond wordt aan de straat. Om die reden is in het gemeentelijke verkeer- en vervoersplan 2012-2020 (GVVP) opgenomen de Vlissingestraat af te waarderen naar een erftoegangsweg 30 km/u (mede-verblijfsfunctie).

Een weg afwaarderen heeft invloed op zowel het dorp als de straat. Zo kan dit aspecten als de verkeerscirculatie, verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, et cetera beïnvloeden. Om die reden is er een breed verkeersonderzoek uitgevoerd door verkeerskundig onderzoeksbureau Juust. Uit dit onderzoek volgden uitgangspunten en randvoorwaarden die input leveren voor het ontwerpproces. Door middel van deze raadsinformatiebrief willen wij u graag informeren over de onderzoeksresultaten.

Beantwoording van de onderzoeksvragen

1. Welke relevante belangen spelen er in de Vlissingestraat en hoe kunnen ze bediend worden?

Er spelen diverse belangen vanuit bewoners, ondernemers, beheerders en gebruikers. Er is overeenstemming over belangen, maar bepaalde belangen conflicteren ook met elkaar. Zo is er vanuit Connexion en ondernemers vooral belang bij behoud van de doorgaande verkeersfunctie en doorstroming van de Vlissingestraat. Bewoners hechten meer waarde aan de verblijfsfunctie en de gemeente Vlissingen heeft in haar beleid de wens van het afwaarderen van de Vlissingestraat vastgelegd.

Het bedienen van alle belangen is niet mogelijk. Door te kiezen voor een erftoegangsweg met een herkenbare inrichting en daarbij rekening te houden met de (deels) blijvende verkeersfunctie, kan toch een verkeersveilig en leefbaar ontwerp tot stand komen. Daarbij is het van belang om in de vervolgfase alle belanghebbenden individueel de kans te geven hun mening hierover te uiten.

2. Zijn aanpassingen aan de verkeersstructuur nodig om van de Vlissingestraat een goede erftoegangsweg te maken?

Nee, aanpassingen aan de verkeersstructuur zijn niet noodzakelijk. Het bestaande gebruik van de Vlissingestraat is in overeenstemming met een erftoegangsweg. Daarnaast heeft de Vlissingestraat een belangrijke functie voor de toegankelijkheid van omliggende woonstraten, waar in veel gevallen sprake is van eenrichtingsverkeer. Tot slot blijft de Vlissingestraat toegang bieden voor afvalinzameling en bevoorradersverkeer/bezoekers van het centrum. Verkeerstellingen geven weer dat de intensiteiten, met 1500-2100 motorvoertuigen per etmaal, acceptabel zijn en dit toelaten. Voor een erftoegangsweg is een intensiteit tot 5000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel.

3. Zijn aanpassingen aan de bevoorradersroutes nodig om de Vlissingestraat te ontlasten?

Nee, bevoorradersverkeer nadert Oost-Souburg voornamelijk vanaf de A58. Naast de Ritthemsestraat en Bermweg, is ook de Vlissingestraat een logische verbinding naar het centrum. Uit verkeerstellingen blijkt dat het aandeel zwaar verkeer beperkt is tot maximaal 1% van het totale aanbod van het verkeer in de Vlissingestraat. Dit is een acceptabel aandeel voor een erftoegangsweg.

4. Is het wenselijk de busroute aan te passen om zo de Vlissingestraat te ontlasten?

Ja, het aanpassen van de busroute creëert mogelijkheden in het ontwerp van de Vlissingestraat. Zo zijn snelheidsremmende maatregelen eenvoudiger toepasbaar, kan de rijbaanbreedte verder beperkt worden en vervalt het haltepaar De Zwaan, waardoor er ruimte beschikbaar komt voor een andere invulling.

Gezien de functie van de bestaande buslijn 57 acht Connexxion het verplaatsen van de busroute op dit moment niet wenselijk. Er is mogelijkheid de lijn te laten vervallen in de komende concessie, omdat de lijn 57 niet als verplicht wordt opgenomen in de nieuwe concessie. Verkeerskundig levert het verplaatsen van de busroute of het rijden met kleinere voertuigen meer voordelen op. Het is daarom wenselijk aan te sturen op een Vlissingestraat zonder openbaar vervoer, zodat meer kenmerken van een erftoegangsweg in het ontwerp ingepast kunnen worden. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid en verkeersveiligheid van de Vlissingestraat.

5. Op welke manier kan de parkeervraag worden verwerkt in het ontwerp?

De parkeerdruk in de Vlissingestraat en aangrenzende straten is hoog. De acceptabele parkeerdruk van 90% wordt op meerdere momenten in delen van het onderzoeksgebied overschreden. In de toekomstvisie Vlissingen 2040 is de ambitie uitgesproken om het parkeren zoveel mogelijk aan de randen van de kernen te faciliteren en andere vormen van mobiliteit beschikbaar te stellen om de afstand tot de parkeerplaatsen en eindbestemming te overbruggen. Daarnaast is in de toekomstvisie opgenomen zoveel mogelijk te vergroenen in de woonstraten.

Op dit moment zijn er onvoldoende alternatieven om te snijden in het parkeeraanbod. Uitgangspunt is om de bestaande 123 parkeerplaatsen in de Vlissingestraat zoveel mogelijk terug te brengen in de vorm van geformaliseerd parkeren. Tegelijkertijd is het verstandig een doorkijk te maken naar 2040. Bijvoorbeeld door het omvormen van parkeerplaatsen naar een groenplantsoen in de toekomst.

6. Op welke manier kan de verkeersveiligheid worden verbeterd?

Er is op dit moment geen sprake van een acuut verkeersveiligheidsprobleem in de Vlissingestraat. Het is tegelijkertijd gewenst om de snelheid van het verkeer verder terug te brengen in combinatie met de snelheidsverlaging van 50 km/u naar 30 km/u. Dit kan door het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen, het versmallen van de rijbaan, het gelijkwaardig inrichten van kruispunten en het toepassen van gemengd verkeer (fiets en gemotoriseerd verkeer). Een smallere rijbaan en een lagere verkeerssnelheid zal de oversteekbaarheid van de Vlissingestraat verbeteren.

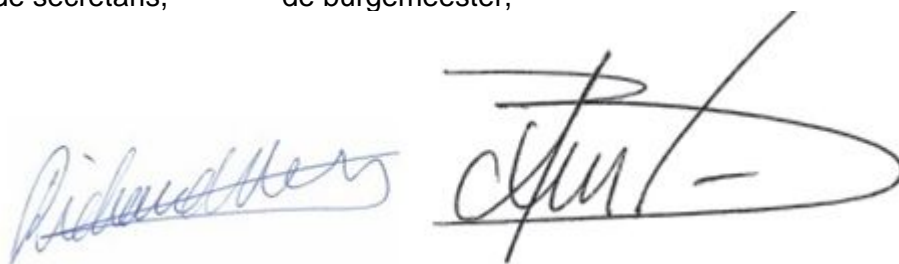
Vervolgtraject

Het uitgevoerde verkeersonderzoek biedt waardevolle inzichten en input voor het herinrichten van de Vlissingestraat. De spelende belangen in en rondom de straat willen we inventariseren door middel van een participatietraject. Wij informeren de raad in het derde kwartaal van 2022 over het uitvoeringsjaar van dit project.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Vlissingen,
de secretaris, de burgemeester,



drs. R.D.A. Wiskerke drs. A.R.B. van den Tillaar