

Gemeente Middelburg - Eindverslag inspraakprocedure herinrichting Stationsgebied/Kanaalweg in het kader van het Interreg 2 seas Mers Zeeën project CoolTowns

Zaaknummer 16016

Aanleiding

Het klimaat is aan het veranderen. Afgelopen zomers hebben we dit ondervonden: extreem warm weer en weinig neerslag. Wat er afgelopen zomers is gebeurd, is op dit moment nog niet normaal, maar de verwachting is dat we dit soort situaties steeds vaker gaan meemaken. Daar moeten we ons in Nederland tijdig op inrichten. Vandaar dat alle gemeenten de opdracht hebben gekregen om een plan te maken hoe de gemeente klimaatbestendig moet worden. Klimaatadaptatie is een opgave vanuit het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.

De Kanaalweg is een pilotlocatie voor het Europese project Cool Towns. Cool Towns is een samenwerking tussen 13 Europese partners, gericht op het tegengaan van de negatieve effecten van klimaatverandering en het vinden van aantrekkelijke oplossingen die steden klimaatbestendig en robuust maken, zodat hittestress zo veel mogelijk wordt voorkomen of beperkt.

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor het ontwerp is dat de verkeersfunctie van de Kanaalweg niet mag verdwijnen of worden afgewaardeerd.

De aanpak van het gebied Kanaalweg/Stationsplein maakt onderdeel uit van een integraal plan waardoor meerdere zaken worden opgepakt en reeds gepland waren (herinrichting Stationsplein met aansluiting op gerenoveerde Stationsbrug, aansluiting studentenhuysvesting op Kanaalweg, aanpak slechte kwaliteit voet- en fietspaden in verband met wortelopdruk).

De aanpassingen die voortvloeien uit het project Cool Towns worden geïntegreerd in het plan. Deze zijn: minder verharding, meer groen en mogelijk andere maatregelen (zoals bijvoorbeeld ander soort verharding, met als bijkomende voordelen extra schaduwwerking en een aantrekkelijke verblijfsfunctie).

Vervolgens is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het gebied te vergroenen op een manier die geen afbreuk doet aan één van de verkeersbewegingen voor auto's, fietsers, voetgangers en personen met een functiebeperking. Meer groen leidt tot minder hitte en minder overlast bij hevige neerslag. Bijkomende voordelen zijn een aangenamere leefomgeving om te verblijven, te wandelen en te fietsen.

Naast de doelstellingen vanuit het project Cooltowns is het ook de politieke wens om de stationsomgeving meer onderdeel te maken van de binnenstad.

Voorlopig ontwerp

In samenwerking met de Cooltowns-partners en direct betrokkenen is een inrichtingsontwerp gemaakt voor Kanaalweg/Stationsplein. De belangrijkste verschillen met de huidige situatie zijn als volgt.

- Vergroten groenoppervlak

Om het groenoppervlak te vergroten wordt de verharde strook tussen de bestaande bomenrij langs het kanaal ingericht als groenstrook. Ook de opstelruimten voor afslaand verkeer voor het station (nu niet meer als zodanig in gebruik) en de strook tussen fietspad en rijbaan worden ingericht als groenstrook. Tot slot wordt ook de strook tussen de bestaande bomen voor het station als groenperk ingericht. Per saldo kunnen we hiermee een oppervlak van circa 1.800 m² ontharden.

- Verkoelen door vergroenen

Vergroenen biedt verkoeling. Om het gebied te verkoelen treffen we een aantal maatregelen. De groeiplaatsen van de bestaande bomen langs het kanaal worden verbeterd. Hierdoor nemen de bomen in omvang toe en wordt de schaduwwerking vergroot. Daarnaast planten we extra bomen voor het station om tot meer schaduwwerking te komen.

- Verbinden met binnenstad

Alle monumentale gebouwen in de binnenstad zijn omzoomd met een speciaal type bestrating: de zogenaamde Middelburgse mix. Door ook rond het (binnenkort te renoveren) stationsgebouw deze bestrating toe te passen maken we het gebouw herkenbaar onderdeel van de beleving van de binnenstad. We kiezen, in lijn met de visie Kanaalzone, verder voor behoud van de bestaande verharding langs het kanaal.

Participatie

Voorafgaand aan de start van het project heeft eind augustus 2019 een workshop plaatsgevonden met onder anderen de verkeerswerkgroepen Dauwendaele en Binnenstad en de Stichting Werkgroep Gehandicapten Walcheren.

Bij de start van het project zijn de wensen geïnventariseerd bij de Fietzersbond en het wijkteam Dauwendaele. Hieruit bleek een wens om de doorgaande functie van de weg en het fietspad langs het kanaal te behouden. Deze wens sluit aan op het bestaande beleid zoals vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Middelburg 2030. In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met deze wens. Daarnaast zijn de uitgangspunten van het ontwerp afgestemd met NS, ProRail en Provincie Zeeland. Voordat het ontwerp van de nieuwe inrichting van de Kanaalweg wordt vastgesteld, informeren we belanghebbenden per brief, plaatsen we de tekeningen van het voorlopig ontwerp op onze website en verlenen we inspraak over het voorlopig ontwerp.

Inspraak

Volgens artikel 2, derde lid, aanhef en onder f, van de Inspraakverordening wordt inspraak verleend over de inrichting of herinrichting van wegen, straten of pleinen. Voor de herinrichting van het Stationsgebied en de Kanaalweg is daarom een inspraakprocedure gestart. De inspraakmogelijkheid is bekendgemaakt in Gemeenteblad 2020, 314205 van 2 december 2020.

Inspraaktermijn

Inspraak was mogelijk gedurende zes weken: van 3 december 2020 tot en met 13 januari 2021.

Inzage

Tijdens de inspraaktermijn konden ingezetenen en belanghebbenden mondeling of schriftelijk hun zienswijze over het voorlopig ontwerp indienen, en heeft het voorlopig ontwerp elke werkdag tijdens kantooruren ter inzage gelegen bij de vakbalie in het stadskantoor. Het voorlopig ontwerp was ook te raadplegen op het Gemeenteblad (Overheid.nl) en op de website van de Gemeente Middelburg.

Zienswijzen

Er zijn drie zienswijzen ingediend: één door de Fietserbond Middelburg, één door NS Stations Vastgoed & Ontwikkeling en één door Stichting Werkgroep Gehandicapten Walcheren.

Zienswijze 1: Fietzersbond Middelburg

Algemene reactie: Kanaalweg en het stationsgebied vormen belangrijke schakels in het Middelburgse fietsverkeer. De Fietzersbond is dan ook blij met het behoud van het fietspad langs de Kanaalweg over de hele lengte van het plangebied. Wij zien een steeds grotere diversiteit aan fietssoorten. Dit betreft zowel

snelheid als afmetingen en gebruiksdoelen. Ook constateren we in de huidige inrichting van het stationsgebied veel afwijkingen van de door de inrichting aangegeven voorkeuren van het gebiedsgebruik.

Reactie	Reactie gemeente
<p>1. Verbreed het fietspad over de hele lengte van het plangebied tot 4 meter.</p>	<p><i>Verbreiding van de fietspaden tot 4 meter is niet mogelijk omdat binnen de indeling van het profiel hiervoor de ruimte ontbreekt. De ligging en breedte van het fietspad wordt op het gehele weggedeelte tussen de fietstunnel en de Schroefbrug bepaald door de bomen en de daarvoor noodzakelijk ruimte voor het verbeteren van de groeimogelijkheden van de bomen. Dit maakt het onmogelijk om het fietspad richting het Kanaal te verbreden. Aan zijde van de rijbaan voor het autoverkeer is ook geen ruimte aanwezig voor uitbreiding van het fietspad omdat de rijbaan voor het autoverkeer op het gedeelte tussen de taxistandplaatsen en de Schroefbrug al versmald moet worden door de toekomstige studentenhuisvesting. Tussen de Stationsbrug en het waterschapskantoor is evenmin ruimte voor uitbreiding van het fietspad. De beschikbare rijbaanbreedte is noodzakelijk voor een veilige afwikkeling van wegverkeer en openbaar vervoer. Het verbreden van het huidige 3,6 meter brede fietspad is dan ook in deze situatie/opgave niet haalbaar.</i></p>
<p>2. Leg de oversteekpaden voor voetgangers (VOP) direct in het verlengde van de Stationsbrug en doe dat ook met de fietsoversteek.</p>	<p><i>Conform het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) volgt de Gemeente Middelburg de landelijke verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig Verkeer. Door categorisering van wegen op functie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg) en deze per categorie op eenduidige wijze en consistent in te richten, maken we herkenbare en voorspelbare infrastructuur die aansluit bij de verwachtingen en het gedrag van de weggebruikers.</i></p> <p><i>De Kanaalwegweg is conform het Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) binnen de bebouwde kom. De gebiedsontsluitingsfunctie van deze weg verandert niet bij de herinrichting van de Kanaalweg en het Stationsplein. De ontsluiting van het NS-station, de kantorenlocaties, bedrijventerreinen en de doorgaande route naar Arnemuiden en het recreatiegebied Veerse Meer verhouden zich niet met een weg die gecategoriseerd is als erftoegangsweg (30km/u).</i></p> <p><i>Om wegen beter herkenbaar in te richten en daarmee veiliger te maken, zijn in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de 'basiskennmerken wegontwerp' (publicatie 315) en de 'basiskennmerken kruispunten en rotondes' (publicatie 315a) door CROW ontwikkeld.</i></p> <p><i>Voor de inrichting van de Kanaalweg houdt dit in dat de basiskennmerken voor wegontwerp voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom worden toegepast. Dit houdt onder ander in: scheiding van verkeerssoorten, fietsers bij voorkeur op vrijliggende fietspaden en voorrangregelingen op kruispunten. Oversteekbewegingen worden gekanaliseerd bij kruispunten en op logische oversteekplaatsen. Bij het NS-station liggen de oversteekrelaties naar de fietsparkeervoorzieningen, de toegang tot de perrons en de voetgangerstunnel links en rechts van het stationsgebouw. De centrale toegang van het stationsgebouw die in het verlengde ligt</i></p>

	<p>van de Stationsbrug wordt niet of nauwelijks door OV-reizigers gebruikt. Om die reden zijn de oversteekplaatsen voor zowel fietsers als voetgangers naar de zijkanten van het stationsgebouw gebracht. Om deze maatregel te versterken wordt door de aanleg van groenvakken aan de stationszijde en aan weerszijden van de Stationsbrug het uitwaaiëren van oversteekbewegingen over het kruispunt met de Stationsbrug ontmoedigd.</p>
<p>3. Maak het stationsvoorplein als 30km-gebied</p>	<p>Op basis van wetenschappelijk onderzoek geeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) het volgende aan: 'Met een herkenbare inrichting worden verkeersonveilige handelingen zoveel mogelijk voorkomen omdat verkeersdeelnemers beter weten wat ze kunnen verwachten (typen verkeersdeelnemers, manoeuvres, wegverloop) en wat er van hen verwacht wordt (snelheid, manoeuvres). Onderzoek toont aan dat mensen minder fouten maken als ze moeten reageren op (verkeers-)situaties die ze verwachten, dan op onverwachte situaties. Ze kunnen dan meer handelen vanuit routine, waardoor het aantal (gevaarlijke) fouten afneemt. Een herkenbare vormgeving van wegen en kruispunten helpt de voorspelbaarheid van een verkeerssituatie te ondersteunen'.</p> <p>Vanuit deze rederatie van de SWOV is het onlogisch om binnen een structuur van een doorgaande gebiedsontsluitingsweg een kort gedeelte af te waarden naar 30 km/uur erftoegangsweg met menging van verkeerssoorten en gelijkwaardige kruispunten. Toepassen van de CROW-basiskennmerken zou betekenen dat het vrijliggende fietspad en de voorrangmaatregelen opgeheven zouden moeten worden. Wij vinden dat een dergelijke wisseling van wegcategorie, snelheidsregime, inrichting en wijziging van verkeersmaatregelen verwarrend is voor de weggebruiker en daarom de verkeersveiligheid op het Stationsplein niet bevordert. We zullen deze suggestie daarom niet overnemen. De inrichting van de Kanaalweg blijft over het gehele traject een gebiedsontsluitingsweg met een vrijliggend fietspad en gemarkeerde oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.</p> <p>Met de door ons voorgestelde inrichting van het Stationsplein willen we wel binnen de kaders van de basiskennmerken van gebiedsontsluitingswegen het snelheidsgedrag van het gemotoriseerde verkeer beteugelen. We doen dit door as-verschuivingen toe te passen aan het begin en einde van het stationsplein, de rijbaan op het stationsplein aan weerszijden 'in te pakken' met groenvakken en de rijbaan ter plaatse van het stationsplein uit te voeren in gebakken klinkers die in kleur en textuur afwijken van het asfalt zoals op de rest van de Kanaalweg is toegepast. Het plaatsen van verkeersborden met een lagere adviessnelheid is hierbij een optie.</p>

Zienswijze 2: NS Stations Vastgoed & Ontwikkeling

Reactie	Reactie gemeente
<p>4. De ruimte tussen de voorgevel van het stationsgebouw en de te realiseren bloembak bedraagt respectievelijk 5,05 m tot 5,70 m. Bij het eventueel teugkomen van een horecafunctie in het</p>	<p>De geplande groenstrook voor het station vormt om meerdere redenen een essentieel element binnen het ontwerp. Om bij de vraag te blijven: het gebied rondom het station heeft de bestemming 'verkeer-railverkeer', waarbinnen</p>

<p>huidige horecadeel van het stationsgebouw is één van de uitgangspunten om aan de voorzijde van het stationsgebouw ter plaatse van de openslaande dubbele deuren een terras te kunnen inrichten.</p> <p>Als er een terras geplaatst wordt, blijft er dan nog voldoende vrije ruimte over waar mensen met kinderwagens etc. kunnen passeren?</p> <p>De vrije ruimte tussen de voorgevel van het stationsgebouw en de te realiseren bloembak is ook bedoeld als stoep. Belemmert dit ontwerp niet de verhuurbaarheid van een toekomstige horecadeel?</p> <p>Blijft een terrasfunctie in de toekomst mogelijk aan de voorzijde van het station?</p>	<p><i>terrassen niet passend zijn. Desalniettemin is er bij het ontwerp van dit gebied rekening mee gehouden dat een nieuwe horecafunctie binnen het stationsgebouw tot de mogelijkheden behoort. (Let wel: de nadruk ligt op 'binnen'!) Hierbij hoort ook een aantrekkelijke buitenruimte. De nieuwe inrichting van het gebied bevat veel groen (onderdeel Cooltowns-opgave) waardoor een aantrekkelijkere plek om te verpozen ontstaat. De ruimte voor een goed terras is vanuit ruimtelijk perspectief beperkt, zeker gelet op de diverse te verwachten verkeersstromen, de beperkte ruimte en de situering/oriëntatie. Dit is mede de reden waarom er voor een zitrand langs de groenstrook is gekozen als integraal onderdeel van de nieuwe groenvoorziening. Tussen de groenstrook en de stationsgevel verplaatsen zich enkel voetgangers, waardoor met het plaatsen van enkele stoelen (zoals nu al het geval is) in combinatie met de uitwijkmogelijkheid naar de zitrand voldoende ruimte geboden wordt aan toekomstige horecaondernemers.</i></p>
<p>5. Wanneer er ooit aan de achterzijde van het stationsgebouw (vooral het hoge gedeelte middendeel) werkzaamheden moeten worden uitgevoerd, dan is hiervoor een hijskraan noodzakelijk. Door de aanwezigheid van de perronkap en de bovenleiding van het spoor is een steiger bouwen hier geen optie. In de bestaande situatie is er op het voorplein voldoende ruimte om een hijskraan op te bouwen, in de nieuwe situatie vervalt deze ruimte en dient een noodzakelijke kraan op de openbare weg opgesteld te worden. Dit werkt voor NS kostenverhogend. Er zal een grotere/zwaardere kraan moeten worden ingehuurd en er komen kosten bij voor te nemen verkeersmaatregelen (inzet verkeersregelaars, etc.). Om op het voorplein een kraan op te kunnen stellen dient er minimaal een vrije opstelruimte van 8.00 x 20.00 m beschikbaar te zijn. Het voorplein dient ook toegankelijk/bereikbaar te zijn voor een hijskraan.</p>	<p><i>De bereikbaarheid van het voorplein voor groot materieel is in de huidige situatie al beperkt. In grote lijnen blijft dit onveranderd. Mocht incidenteel de situatie zich voordoen dat er werkzaamheden aan het station noodzakelijk zijn (waarvoor een kraan met de genoemde opstelruimte noodzakelijk is), dan kan de groenstrook afgedekt worden en/of een deel van de zitrand verplaatst worden. Werkzaamheden die <u>ooit</u> plaats kunnen gaan vinden, zijn niet bepalend/leidend voor het ontwerp van een intensief gebruikte publieke ruimte.</i></p>
<p>6. Het advies is om het voorplein uit te voeren in de verkeersklasse 30, zodat ook zware hoogwerkers etc. die noodzakelijk zijn voor toekomstige onderhoudswerkzaamheden over het voorplein kunnen rijden zonder schade aan te brengen.</p>	<p><i>Het voorplein wordt uitgevoerd in verkeersklasse 30.</i></p>

<p>7. Blijft de openbare rijwielstalling aan de Westzijde van het stationsgebouw gehandhaafd?</p>	<p><i>Correct. Deze blijft vooralsnog aanwezig.</i></p>
<p>8. Blijven de installatiekasten aan de westzijde van het stationsgebouw (staan tegen de zijgevel van het stationsgebouw) gehandhaafd? Het was een wens van de gemeente Middelburg om deze te verwijderen/verplaatsen. Deze installatiekasten staan nu niet op tekening ingetekend.</p>	<p><i>Idealiter zouden ze verplaatst worden. De overdaad en diversiteit aan installatiekasten verdient op dit moment niet de schoonheidsprijs. (Zie voorwaarden zoals beschreven in de afgegeven omgevingsvergunning voor de restauratie/renovatie van het stationsgebouw)</i></p>
<p>9. Op het huidige voorplein is een zuil/overkapping voor de NS-zonetaxi aanwezig.</p> <p>In de nieuwe situatie is deze niet meer ingetekend. Vervalt de NS-zonetaxi of wordt deze verplaatst naar een andere locatie?</p>	<p><i>Het WARK (Walchers Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit) verzoekt alle 'verrommeling' in kaart te brengen en alle elementen die niet noodzakelijk zijn te verwijderen of samen te voegen daar waar mogelijk. (Zie ook antwoord op vraag 5).</i></p> <p><i>De zuil enabri gaan verdwijnen, de halte voor zonetaxi is bij de Kiss&Ride-strook en heeft daar een bordje.</i></p>
<p>10. Advies om na te gaan of de eigendomsgrens zoals die op de plattegrondtekening staat ingetekend correct is. Een smal deel van de te realiseren bloembak komt op het grondgebied van NS te staan.</p>	<p><i>De eigendomsgrens staat aangegeven op de tekening (zie legenda). Hieruit kan opgemaakt worden dat een aanzienlijk deel van de groenstrook op het grondgebied van de NS komt te liggen. Bij de revitalisering van dit (totale) gebied gaat onze aandacht uit naar het tegengaan van de negatieve effecten van klimaatverandering en het vinden van aantrekkelijke oplossingen die Middelburg klimaatbestendig en robuust maakt, zodat hittestress zo veel mogelijk wordt voorkomen of beperkt. Daarnaast, en zeker niet minder belangrijk, is door het college de wens uitgesproken het stationsplein te transformeren tot een aantrekkelijke plek.</i></p>
<p>11. Het stationsgebouw wordt als het ware afgesloten van de stad door de doorlopende bloembakken. Het idee was om tussen de bomen steeds 1 bank te zetten en niet om de hele strook dicht te zetten ermee? Dan is doorloop echt onmogelijk en dat lijkt niet wenselijk. Is dat niet zonde?</p>	<p><i>Dat is zeker niet zonde. Er is ook geen sprake van een bloembak maar van een groenstrook die langs de volledige Kanaalzone zal worden doorgezet. Het zicht op het monumentale station, komend vanuit de binnenstad, zal niet worden afgesloten door één bank (overigens ook niet door bomen.) De zitrand vangt ter hoogte van de Stationsbrug het niveauverschil in het straatwerk op, als ware het een grondkerend element. De gevelplint van het stationsgebouw blijft vanaf de Stationsbrug zichtbaar. Het principe achter deze rand is juist om het onverwacht en op willekeurig plaats oversteken van de Kanaalweg door fietsers en voetgangers te ontmoedigen en meer sturing te geven aan de verkeersstromen. Uiteindelijk leidt dit tot een overzichtelijker en rustiger straatbeeld en een verkeersveiliger situatie. Daarnaast wordt het</i></p>

	<i>'stationsplein' (het deel voor de stationshal) een voetgangersstrook/gebied.</i>
12. Is er rekening gehouden met het toekomstig gebruik en gebruiksindeling van het station?	<i>Er is rekening gehouden met functies die binnen de huidige bestemming reeds mogelijk zijn.</i>
13. Is er ruimte voor een terras? Is de ingang van de (nieuwe) fietsenstalling bereikbaar?	<i>Zie antwoord op vraag 1. De ingang van de fietsenstalling is/blijft bereikbaar zoals dat ook al het geval is in de huidige situatie.</i>
14. Is er rekening gehouden met de plaatsing van een eventuele nieuwe vetput voor horeca en het legen hiervan?	<i>Wij hebben de positie van de huidige vetput niet in kaart. Maar hier moet ruimte voor te vinden zijn in het huidige ontwerp, als een nieuwe vetput noodzakelijk is.</i>
15. Is er rekening gehouden met eventueel laden en lossen van een horecafunctie op het station?	<i>Er kan op dezelfde locaties geladen en gelost worden als in de huidige situatie mogelijk is.</i>
16. Voor de hoofdingang is de doorgang afgesloten - men kan nu van de hoofdingang niet doorlopen naar de brug en binnenstad – dit lijkt ons zeer onwenselijk (zie algemene opmerking). Mocht de stationshal niet als transferruimte worden gebruikt, zal ook een eventuele andere functie de doorgang nodig hebben richting de stad.	<i>Zie antwoord op vraag 8. Het overgrote deel van de huidige bewegingen vindt op dit moment al plaats langs het station. Het sturen van fietsers en voetgangers leidt tot een meer georganiseerde en overzichtelijke situatie.</i>
17. Hoe zit het met de aanlichting van het stationsgebouw? In het ontwerp staan vooral lichtmasten.	<i>Aangezien NS Stations eigenaar is van het stationsgebouw, is het aanlichten van dit gebouw ook voor rekening van de eigenaar.</i>
18. Waar eindigen de fietspaden aan beide kopse kanten?	<i>Aan weerszijden worden de fietsers over een fietssuggestiestrook richting de fietsenstallingen geleid. Deze route heeft geen harde beëindiging. De belijning stopt daar waar de etagerekken duidelijk in het zicht staan.</i>
19. Is er rekening gehouden met de toegang en opstelruimte voor de brandweer?	<i>Ja. In tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij hulpdiensten door bolders verhinderd worden om tot voor de centrale hal te rijden, is het voor hulpdiensten mogelijk om straks tot voor het station te kunnen rijden.</i>
20. De gevellijn van de voorzijde van het station is onjuist.	<i>Als onderlegger voor het ontwerp en de uitwerking hiervan, is de GBKN (Grootschalige Basiskaart van Nederland) gebruikt. De uitbouw vóór de oorspronkelijke gevel komt te vervallen.</i>
21. Mag je als automobilist nu wel of niet over de brug rijden?	<i>Dit mag niet. De brug is enkel bedoeld voor fietsers en voetgangers. Daarnaast gebruikt de</i>

	<i>busdienst deze brug in één richting (richting station).</i>
22. Sluit de bestrating aan op P76 (perron) en de trap en lift? (zoals reeds aangegeven door Hans Klaassen)	<i>De nieuwe bestrating wordt doorgezet tot de denkbeeldige lijn die in het verlengde van de achtergevellijn ligt.</i>
23. Is er rekening gehouden met de koekoek voor het stationsgebouw, ter plaatse van de kelder?	<i>Ja, daar houden we rekening mee met de aanleg van het straatwerk.</i>

Zienswijze 3: Stichting Werkgroep Gehandicapten Walcheren

Reactie	Reactie gemeente
<p>24. Onder de noemer verkeersbewegingen worden door u genoemd: auto's, fietsers en voetgangers. SWGW wil hier een vierde groep aan toevoegen: Personen met een functiebeperking. Twee voorbeelden ter illustratie:</p> <p>1) Verharding toepassen die ook geschikt is voor bijvoorbeeld rolstoelen en rollators.</p> <p>2) Personen met een gezichtsbeperking moeten ook kunnen verblijven en wandelen in het gebied.</p> <p>In algemene zin: Het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking moet zoveel als mogelijk worden geïntegreerd in het ontwerp.</p>	<p><i>In het voorlopig ontwerp is rekening gehouden met diverse gebruikers, waaronder ook personen met een functiebeperking.</i></p> <p><i>In het voorlopig ontwerp wordt echter geen beschrijving gegeven van gebruikers.</i></p>
<p>25. SWGW heeft de bijlagen bestudeerd en de tekeningen zien er op zich goed uit. Eén aanvullende opmerking: Het gebruik van waalstenen wordt door SWGW afgeraden.</p>	<p><i>In het ontwerp zijn waalformaatstenen opgenomen. Dit is een standaardsteen die we in looproutes gebruiken. Op meerdere locaties in Middelburg passen we deze steen toe. Het betreft een vlakke steen die voor alle gebruikers comfortabel is.</i></p>

Conclusie

Op basis van de zienswijzen zien wij geen aanleiding tot wijzigingen ten opzichte van het voorlopig ontwerp.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders in hun vergadering van 9 februari 2021.

de secretaris,

de burgemeester,

mr. A. van den Brink

mr. H.M. Bergmann