

NOTA VAN BEANTWOORDING INSPRAAKREACTIES BESTEMMINGSPLAN "LIERMOLEN"

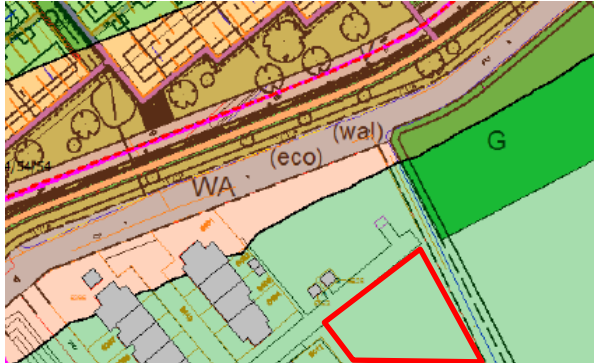
	Indiener	Reactie	Beantwoording
1.	Inspreker 1	<p>a. In paragraaf 2.3.2.2 staat dat de bestaande Vreeburchlaan alleen toegankelijk is voor huidig bestemmingsverkeer en aansluit aan op de rotonde Veilingweg. In de toekomst is het mogelijk om dat om te klappen, zodat de Veilingweg aantakt op de nieuwe hoofdontsluiting en er een knip komt naar de Veilingweg, ter hoogte van de Burgemeester Disselkoenlaan. Inspreker geeft aan dat volgens hem hier moet staan "(...) zodat de Vreeburchlaan aantakt op de nieuwe hoofdontsluiting". Inspreker geeft aan dat dan niet duidelijk is waar de knip dan zou moeten zijn, de Vreeburchlaan en de Burgemeester Disselkoenlaan sluiten volgens inspreker niet op elkaar aan, ook niet in de nieuwe situatie.</p> <p>b. In het bestemmingsplan is aangegeven dat geen straat aantakt op bestaande autostraten om sluipverkeer te voorkomen en daarom wordt er op sommige plaatsen een (wegneembaar) paaltje in de rijbaan gezet, zodat fietsers de route wel kunnen nemen. Dat geldt bijvoorbeeld aan het einde van de Burgemeester Disselkoenlaan. Inspreker vraagt of een vollediger overzicht gegeven kan worden over de met een paaltje af te sluiten bestaande straten. De Noorwegenstraat, Finlandstraat (en vermoedelijk IJslaanstraks ook) hebben al zo'n paaltje.</p>	<p>a. Wat hiermee wordt bedoeld, is, dat in de toekomst mogelijk de Vreeburchlaan aantakt op de nieuwe hoofdontsluiting (de inprikker vanaf de oostelijke randweg) in plaats van op de rotonde van de Veilingweg. Met de knip ter hoogte van de Burgemeester Disselkoenlaan wordt bedoeld, dat er daar een knip in de nieuwe hoofdontsluiting kan worden gemaakt die ervoor zorgt dat slechts een deel van het verkeer vanaf de nieuwe hoofdontsluiting via de nieuwe Vlasbuurt naar de Veilingweg kan.</p> <p>b. De Burgemeester van Disselkoenlaan is de enige bestaande autostraat die voor auto's aantakt op het plan Liermolen en waar risico op onbedoeld sluipverkeer ontstaat. Om dit sluipverkeer te voorkomen wordt een paaltje geplaatst. Met de paaltjes in de Noorwegenstraat, de Finlandstraat en ook de IJslaanstraks wordt in de bestaande situatie sluipverkeer richting de Vreeburchlaan voorkomen. Het overzicht is daarmee compleet. De Duitslandstraat wordt wel gebruikt om een deel van het autoverkeer vanuit Liermolen (Vlasbuurt) te ontsluiten. Daar komt dus geen paaltje.</p>

		<p>c. Inspreker merkt op dat in de toelichting is aangegeven, dat het fietspad via de Malle Heulbrug bij de jachthaven uiteindelijk uit komt op de Oude Lierweg. Volgens inspreker bestaat de Oude Lierweg niet, dat zou dan gewoon de Lierweg moeten zijn.</p>	<p>c. Insprekers opmerking is terecht. We passen de term Oude Lierweg aan in Lierweg</p>
2.	Inspreker 2	<p>a. Inspreker complimenteert BPD met de wijze waarop in samenspraak met belanghebbenden de Ontwikkelvisie en Beeldkwaliteitskader tot stand zijn gekomen.</p> <p>b. De hoogte van de appartementengebouwen is volgens inspreker acceptabel. Een bouwhoogte van 12 meter betekent dat er maximaal 3 à 4 bouwlagen mogelijk zijn, gezien vanaf maaiveld.</p> <p>c. De locatie waar de appartementen zijn gesitueerd zijn acceptabel. Wanneer er hoogbouw met meer dan 3 bouwlagen nodig is ziet inspreker dit graag in deelgebied Molensloot –Oost.</p> <p>d. Het is een mooie ontwikkeling dat er is gekozen voor een groene verbinding voor het recreatief verkeer langs de Molensloot in de richting van de bestaande recreatiegebieden. Het beeld wordt echter minder groen op de planverbeelding. Het fietspad langs de Molensloot (tussen de Parklaan en de Disselkoenlaan) lijkt de breedte te hebben van de huidige asfaltweg en daarnaast lijkt een weg te komen met twee rijstroken voor het verkeer van de</p>	<p>a. Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.</p> <p>b. Deze reactie nemen we voor kennisgeving aan.</p> <p>c. Hoogbouw is mogelijk tot maximaal 4 bouwlagen, waarvan inspreker onder zijn vorige opmerking (onder b) aangeeft dat dit acceptabel is. Hogere appartementen zijn in dit plan voorzien nabij de rotonde waar de nieuwe ontsluitingsweg aantakt op de Oostelijke Randweg. Dit betreft deelgebied Molensloot - Oost. Hier zijn maximaal 6 bouwlagen toegestaan.</p> <p>d. Het fietspad wordt aangelegd in de groenstrook en niet op de weg. De verkeersbestemming van de hoofdonthoofdontsluitingsweg voor auto's heeft de bestemming Verkeer gekregen. Binnen deze bestemming horen ook de bermen. Het ontwerp van de hoofdonthoofdontsluitingsweg en het fietspad is inmiddels verder uitgewerkt en in het bestemmingsplan verwerkt. Het profiel van de hoofdonthoofdontsluitingsweg is afgestemd op zijn hoofdfunctie: het ontsluiten van de</p>

		<p>Parklaan naar de Oostelijke Randweg. Daarmee wordt het gedeelte asfalt bijna net zo breed als de groenstrook naast de weg. Dat geeft nog geen gevoel van een groene corridor en recreatieve bestemming. Ons advies is om de rijbaan daar smaller te maken dan de rest van de weg (na de Disselkoenlaan naar de Oostelijke Randweg en indien mogelijk een 30km zone of een vorm te geven van een fietsstraat waar voertuigen zijn toegestaan. Dit gedeelte is namelijk alleen bedoeld voor de bewoners van de Parklaan, die op dit moment doodlopend is. Om de landelijke sfeer te vergroten zouden tussen de fietsstrook en de Molensloot knotwilgen kunnen worden geplaatst.</p> <p>e. Er moet worden voorkomen dat bewoners van de nieuwe wijk parkeerplaatsen in de reeds bestaande wijken gaan gebruiken. Met name op de Parklaan is op dit moment een tekort aan parkeerplekken.</p>	<p>woonbuurt op de nieuwe Oostelijke Randweg. Op basis van de verkeersintensiteit kan van deze weg het deel vanaf de Oostelijke Randweg tot de kruising met de Burgemeester Disselkoenlaan, op grond van de basisprincipes van duurzaam veilig niet als 30km-weg worden uitgevoerd maar als 50km-weg. Het deel van de hoofdontsluitingsweg tussen de Burgemeester Disselkoenlaan en de Parkweg zal wel een 30km-weg worden.</p> <p>De ontwikkelvisie is in overleg met de klankbordgroep opgesteld, waarin ook inspreker deelnam. De verdere uitwerking van deze ontwikkelvisie heeft geleid tot meer aaneengesloten groen in de Molenslootzone. Het plan, waarmee de klankbordgroep heeft ingestemd is op dat punt dus in kwaliteit verbeterd.</p> <p>De suggestie van knotwilgen langs de Molensloot nemen wij mee bij het uitwerken van het inrichtingsplan.</p> <p>e. Het plan voorziet in de aanleg van voldoende parkeerplaatsen. Hierbij is in de planregels geborgd, dat voldaan wordt aan de gemeentelijke parkeernormen. Het is daarom niet de verwachting, dat er geparkeerd word in bestaande wijken die bovendien aan de andere kant van de hoofdontsluiting ligt. Gebruik van parkeerplaatsen aan de andere kant van de hoofdontsluiting ligt niet voor de hand.</p>
--	--	--	--

		<p>f. Met het afsluiten van de huidige toegang van de wijk Molensloot-West bij de Markenborgh zullen de bewoners van de Parklaan alleen gebruik kunnen maken van de weg die voor de Breedkapper parallel aan de Molensloot ligt. In de huidige situatie wordt die weg alleen gebruikt door de bewoners van de Disselkoenlaan en De Striip. Door de (nieuwe) appartementen op de Parklaan zijn daar meer woningen dan op de Disselkoenlaan en De Striip samen en zal de verkeersdruk op het benoemde wegdeel toenemen en dus meer (geluidsoverlast) veroorzaken voor de bewoners van de Breedkapper.</p> <p>g. Bovendien doorkruist die route de groene corridor langs de Molensloot, waardoor recreatief (fiets)verkeer deze aansluiting op de Oostelijke Randweg tot tweemaal toe moet kruisen.</p> <p>h. Het verdient vanwege de verkeersoverlast en vanwege het recreatief verkeer de voorkeur om de verkeersdrukte vanaf de Parklaan en vanaf de Disselkoenlaan te minimaliseren. Dit kan door - de nu nog doodlopende- Disselkoenlaan en Parklaan aan het eind van de straat door te trekken en zo ook te verbinden met de "Centrale Inprikker" en de Oostelijke Randweg. Als dit gebeurt via het</p>	<p>f. De bewoners van de Parklaan zullen gebruik moeten maken van de nieuwe hoofdontsluiting, die vanaf de rotonde vanaf de Oostelijke Randweg wordt aangelegd. Daarnaast kunnen ze vanaf de Veilingweg door Liermolen (Vlasbuurt) hun woningen bereiken. Deze nieuwe hoofdontsluiting komt verder van de woningen aan de Breedkapper te liggen dan de bestaande weg (Markenborgh). De nieuwe weg wordt zoals inspreker aangeeft wel drukker met de realisatie van dit plan. De geluidbelasting vanwege wegverkeer op de nieuwe hoofdontsluiting is onderzocht. Voor het deel van de nieuwe hoofdontsluiting direct ten noorden van de Breedkapper geldt een maximum snelheid van 30 km per uur. De geluidbelasting op de woningen neemt wel toe, maar uit het akoestisch onderzoek volgt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>g. Het kruisen van het fietspad met de autostraten die de woonbuurt vanaf de hoofdontsluiting ontsluiten is niet te voorkomen. Het aantal is zo minimaal mogelijk gehouden.</p> <p>h. Er is voorzien in twee ontsluitingen voor autoverkeer vanaf de centrale inprikker, één vanaf de Parklaan en één vanaf de Disselkoenlaan. We willen vanwege verkeersveiligheid voorkomen dat het autoverkeer via de buurtwegen van de nieuwe woonbuurten naar de Oostelijke Randweg rijdt. Er zal aandacht worden besteed aan ontwerp van veilige kruisingen.</p>
--	--	--	--

		<p>nog te ontwikkelen Molensloot-Oost en de aansluiting op de inprikker wordt geplaatst voorbij de tweede oversteek van het recreatief verkeer, zal de verkeersdruk in de groene corridor afnemen en daardoor veiliger worden voor het recreatief verkeer.</p> <p>i. Het besluit van de gemeente om de huidige ingang van de wijk Molensloot-West te sluiten voor gemotoriseerd verkeer is bij veel bewoners van die wijk niet in goede aarde gevallen. Gedurende 14 jaar is dit de enige ingang geweest. Er zijn meer bewoners tegen de sluiting dan voor de sluiting. Bovendien heeft de sluiting nog een probleem tot gevolg. In de wijk wonen meerdere vrijwilligers van de Lierse brandweer. Zij dienen bij een uitruk binnen 4 minuten op de kazerne te zijn. De enige route om dit te kunnen halen, is de route Parklaan Markenborgh Bleijenburg. Sluiten van deze route betekent dat de brandweerlieden niet op tijd op de kazerne zijn, de brandweer niet op tijd kan uitrukken en de aanrijtijden niet worden gehaald. Bij brand of ongevallen geeft dit een grotere kans op schade en slachtoffers. Mocht de doorgang toch gesloten worden, moet er een manier worden gevonden om deze brandweerlieden een snelle route te geven. Hierbij valt te denken aan een poller die vanuit de auto met een afstandsbediening kan worden bediend. Een paaltje dat handmatig omlaag moet worden gebracht, zou een onacceptabele vertraging opleveren.</p>	<p>i. De knip in de ontsluiting richting de kern van De Lier vanuit Molensloot-West is altijd onderdeel van de plannen van die buurt geweest en is ook altijd zo gecommuniceerd. Voor hulpdiensten wordt een passende calamiteitenontsluiting gemaakt. Dit gebeurt in overleg met de brandweer. Hierbij wordt ook besproken welk type paaltje het meest optimaal is.</p>
--	--	--	--

3.	Inspreker 3	<p>a. Inspreker woont sinds november 2017 aan de Kapellewerf 8. Dit is een van de vier nieuwe woningen die zijn gesitueerd achter de Striyp. Inspreker merkt op dat zijn woning en die van onze drie burens, niet op de tekeningen staat. Vraag, is er met alle berekeningen en intekeningen rekening gehouden met deze vrijstaande huizen? Met name de afstand tot de mogelijke nieuwe woningen?</p>	<p>a. Voor de ondergrond is de meest recente digitale GBK en digitale kadastrale kaart gebruikt. Hier staan de woningen nog niet op. De woningen zijn wel meegenomen in het akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de nieuwe hoofdontsluitingsweg. In onderstaande figuur is het resultaat daarvan weergegeven.</p>  <p>Binnen de ronde contour liggende woningen Kapellewerf 2-8. De groene arcering geeft aan dat de geluidbelasting vanwege de nieuwe hoofdontsluiting ter plaatse van die woningen maximaal 48 dB bedraagt. Dit is de voorkeurswaarde uit de wet geluidhinder. In voorliggend bestemmingsplan zijn nabij de woning van Inspreker geen nieuwe woningen gepland. Deze worden meegenomen in het plandeel Molensloot-Oost, geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Hiervoor wordt een aparte bestemmingsplan met een eigen procedure opgesteld.</p>
----	-------------	---	--