

Bestemmingsplan Zijtak en Omgeving(houtzagerij)

Opmerkingen

1. Allereerst een opmerking over de procedure. Die is hier niet geheel vlekkeloos verlopen. Ter visielegging gebeurt o.a. in het Larens Journaal, dat mede hiervoor in het leven is geroepen. In dit geval was de tervisielegging vanaf 19 februari 2016. Bekend gemaakt in het Larens Journaal van 18 maart 2016, dus 4 weken te laat. Er waren nog 2 weken voor het indienen van zienswijzen. Reden voor het geringe aantal ingediende zienswijzen?
2. Welke tekeningen en schetsen zijn maatgevend? Er is een bestemmingsplantekening met bouwvlakken, een stedenbouwkundig ontwerp(Heren 5 architecten) en schetsen in het rapport "inpassing infra kraanbaan Laren"(rijcurve vrachtauto en brandweerauto). Deze tekeningen verschillen onderling. Welke is maatgevend, voor bv. het kadaster?
3. De kraanbaan is in 2005 bestemd tot gemeentelijk monument. Was dit een besluit van de gemeenteraad, van het College? Ik kan mij geen discussie over dit onderwerp herinneren. Wel is mij duidelijk, dat hierover nooit enig overleg heeft plaats gehad met de eigenaar van de houtzagerij. Hij is hier nooit in gekend. Ik heb nog van niemand gehoord, dat hij/zij positief is over het handhaven van de kraanbaan. Velen vinden het een onding. De omwonenden("Houdt Laren Mooi") willen de kraanbaan weg. Verwacht mag worden dat de nieuwe bewoners ook niet op de kraanbaan zitten te wachten. Komt nog bij, dat de nieuwe bewoners ook nog eens moeten opdraaien voor het onderhoud van de kraanbaan. De gemeente wil de kraanbaan, dus is zij ook verantwoordelijk voor de kosten. Voor wie handhaven we de kraanbaan, met alle nadelen van dien? Het zal wel weer afgedaan worden met: dit is een gepasseerd station! Laren krijgt hier later spijt van.
4. Er is een studie gemaakt in het rapport: Inpassing Infra Kraanbaan Laren. Daaruit blijkt, dat er voor alle verkeer ruimte genoeg is om onder de

kraanbaan, tussen de spantpoten, door te rijden. Toch wordt voorgesteld er een soort pleintje van te maken voor de zeer incidentele gevallen met een verhuis- of brandweerauto. Ook die kunnen onder de kraanbaan blijven, met misschien een keertje "steken". Dit pleintje gaat ten koste van de toch al minimale voortuintjes van de aangrenzende percelen. Mijn advies: niet doen! Dan hoeft ook de beschermconstructie rond de spanpoten geen hele cirkel te zijn, een halve volstaat. Tussen de spanpoten en de tuinen blijft wat ruimte over(ca. 1 m), desgewenst voor een voetpad.

5. De woningen in de lagere prijsklasse: 2 blokken van 8 en 6 stuks, totaal 14 stuks(ca. 40% van het totaal aantal woningen). Deze woningen zijn wel heel erg klein(maximaal 60 m² woonoppervlak?) met heel weinig tuin. Het is de vraag of hier voldoende belangstelling voor zal zijn met de beoogde prijs (ca. € 250.000,- ?). De term "kippenhokken" is hier al eens genoemd. Heeft een stagnerende verkoop invloed op de start van het project? Misschien zijn er betere kansen als de woningen iets groter worden en het aantal iets minder. Bijvoorbeeld een blok van 6 woningen en een blok van 4 woningen. Totaal 10 woningen met 8 hoekwoningen en slechts 2 tussenwoningen.