

Bezwaarschrift.

Amsterdam, 4 september 2013.



Stadsdeel West
t.a.v. Afdeling RO en Grondzaken
Postbus 57239
1040 BC Amsterdam.

Geachte Mevr en/of Meneer,

Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de herziening van het bestemmingsplan Houthaven. Het gaat over het plan om het mogelijk maken van windmolens op de Haparandadam. Het lawaai en het constant rond draaien van de wieken zo dicht bij ons woonschip lijkt ons geen goed plan.

Ondergetekende bewoners van

Tel
Amsterdam.



Doc. Nr: 2013/11759
Zaak. Nr: 2013/11759
Reg. Datum: 8-10-2013
RO

GESCAND

Zienswijzen van de Vereniging Woonschepen Eigenaren Houthaven (VWEH) inzake Bestemmingsplan Houthavens, editie september, 2013

0. Waterwonen in de Houthavens en situering van woonschepen-steigers

Als woonschip bewoners zijn wij de huidige bewoners van de Houthaven.

In het verleden hebben we de afspraak gemaakt met het projectbureau Houthavens, dat we regelmatig op de hoogte worden gehouden over de stand van zaken en veranderingen in het project "De Houthaven" voorheen "Spaarndammerhout".

De afgelopen jaren hebben we geprobeerd op een constructieve manier mee te denken over het waterprogramma en alle onderdelen van het plan die voor ons van invloed zijn.

Het is mogelijk gebleken in goed overleg voor iedereen aanvaardbare oplossingen af te spreken over verhuizing, toekomstige steigers, voorzieningen en, toen dat aan de orde was in 2010, ons aandeel in een bezuiniging om bijvoorbeeld de tunnel mogelijk te blijven maken.

In dat licht werden wij uitgenodigd voor een voorlichtingsbijeenkomst op 9 september 2013 over de aanpassingen op het bestemmingsplan Houthavens.

Tijdens deze bijeenkomst werden we op de hoogte gebracht van de voortgang van het project en de invloed daarop van de huidige economische crisis. Verder werden met ons de onderdelen besproken die direct van invloed zijn op onze situatie.

Duidelijk werd, dat om economische redenen een strategie is gekozen die het mogelijk maakt om met een breder scala van partijen het voorgenomen plan tot een aanvaardbaar einde te brengen. Dit in een vorm die zo efficiënt mogelijk met het beschikbare geld omgaat en grote investeringen pas doet als ze terugverdiend zijn met de uitgifte van de grond. Verder wordt ingezet op een meer globale en flexibeler omschrijving van de plannen waardoor het aantrekkelijker wordt voor commerciële partijen om in het gebied te investeren.

Concreet is afscheid genomen van een aantal woningbouwverenigingen en de weg vrijgemaakt voor commerciële ontwikkelaars, wordt pas land gemaakt als dat nodig of gewenst is, wordt de hoofdverkeersader om die reden verplaatst naar bestaand land en wordt de tunnel nog even vooruit geschoven.

Alles bij elkaar een logisch en begrijpelijk verhaal.

Het bestemmingsplan 2013 is geschreven in het licht van de economische crisis en de steeds kleinere marges voor het voortzetten van nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De VWEH, als vertegenwoordiger van de eigenaren en bewoners van woonschepen in de Houthaven (de enige "huidige bewoners" in het gebied), maakt zich echter zorgen over een aantal ambities in het nieuwe plan. Waar wij telkens weer van opkijken is de constatering dat bij het maken van plannen als deze de woonbootbewoners niet als een vast gegeven in de wijk lijken te worden gezien, terwijl wij nu juist de enige oorspronkelijke en huidige bewoners van het projectgebied zijn. De woonwijk lijkt zich in de plannen niet uit te strekken tot in het water, maar aan de oevers van het land op te houden. Dat uit zich in het bestemmingsplan bijvoorbeeld door de aanduiding van deze delen van het plangebied als bijv. "Verkeer-3" (Haparandadam) of "Water-2" (het gebied waarin de toekomstige steigers voor het bestaande woonschepenbestand zijn toegestaan) terwijl de woongebieden aan de wal in het plan worden aangeduid als Gemengd of Wonen. Het lijkt ook te betekenen dat normale regels voor woongebieden (inclusief geluidsoverlast) kennelijk niet of in mindere mate hoeven te gelden voor woningen op het water. Althans daar is geen spoor van terug te vinden in het nieuwe bestemmingsplan – integendeel. Wij wonen ook, al is het op een andere manier.

De planmatige vaagheid omtrent het zgn. "waterprogramma" grijpt op een aantal punten, zoals we ook verderop zullen betogen, nadelig in op de belangen van de huidige bewoners. Hier beperken we ons tot het feit dat door die vaagheid eerdere afspraken tussen de woonschepenbewoners en het stadsdeel omtrent de inrichting van de steigers onzichtbaar zijn geworden. Volgens het bestemmingsplan 2013 kunnen de woonschepensteigers klaarblijkelijk nog overal in Water-2 worden gebouwd en in elke denkbare configuratie. Daar zijn in het plan in ieder geval geen beperkingen aan gebonden. Dit gaat voorbij aan jaren van overleg en in het bijzonder de herziening uit 2010, waarbij wij ten gunste van de aanleg van de tunnel akkoord zijn gegaan met het opheffen van een steiger op eiland 4, Dit was voor ons al een behoorlijke aderlating t.o.v.

eerdere afspraken – een aderlating die we desondanks uit solidariteitsoverwegingen hebben "geslikt."

Het is zorgwekkend dat in het nieuwe bestemmingsplan het gebied waarin de woonschepen moeten komen volledig *carte blanche* is gebleven, ondanks een reeks van afspraken over plaatsing en inrichting van woonschepensteigers. Met name is geen spoor terug te vinden van de in 2010 overeengekomen drastische andere indeling en positionering van de woonschepen steigers.

De VWEH vraagt zich af waarom in het bestemmingsplan 2013 de afspraken over de inrichting van woonschepensteigers in het gebied Water-2 ontbreken. Zij verzoekt het stadsdeel hier alsnog werk van te maken teneinde het waterwonen eenzelfde ruimtelijke en juridische status te geven als de rest van de nieuwe wijk.

Bij het invullen van de bestemming woonschepensteigers zou, wanneer de tunnel toch geen doorgang vindt, billijkheidshalve de meer ruimtelijke steigerconfiguratie van voor de "aanpassing" van 2010 hersteld moeten worden. Wij hebben destijds met de inkrimping en verdichting van ligplaatsen ingestemd omdat wij het billijk vonden ons budgettaire steentje bij te dragen aan wat wij als een zeer positief aspect van het project beschouwde. Wanneer de tunnel nu niet doorgaat vervalt o.i. elke grond voor onze toenmalige offer.

1. Horeca

A. Horeca aan de waterkant

Het is een bekend feit dat in Amsterdam wonen en horeca elkaar in woonwijken vaak slecht verdragen.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt voor horeca ruim baan gemaakt, iets wat ongetwijfeld tot de levendigheid en sociale cohesie van de wijk zal bijdragen. In het deel *Ontwerp* van het plan spreekt men van "Een bloeiende horecasector met levendige terrassen." (p. 10)

Wij zijn daar niet per se op tegen maar vinden dat de lasten (vnl. geluidsoverlast) van die "levendige terrassen" niet onevenredig op de schouders van woonschepen bewoners mag gaan rusten.

In het kader van de credo's "globaal" en "flexibel", die het bestemmingsplan 2013 kenmerken, wordt slechts per eiland (min of meer) aangegeven hoeveel van welk soort horeca er zal kunnen komen. Er worden geen precieze locaties voor horeca bestemd, met uitzondering van een hotel dat is voorzien op de kop van eiland 3.

Dit is voor ons zorgwekkend, want het is geen geheim dat water horeca aantrekt. Dat is overal in de stad zichtbaar.

Water geeft sfeer, rust, ruim uitzicht en, helaas, ook het idee dat men het niet zo nauw hoeft te nemen met de onvermijdelijke herrie die gepaard gaat met terrassen, restaurants, cafe's en allerhande festivals. Het is dus begrijpelijk dat horeca ondernemers de voorkeur zullen geven aan een locatie aan het water.

Het water voor de koppen van de eilanden is voor deze bestemming verreweg het meest aantrekkelijk vanwege de ruimtelijkheid. Dat weten de makers van het plan ook: het hotel is niet voor niets op de kop van eiland 3 gepland.

Het ontwikkelen van nog meer horeca, o.a. op de koppen van de eilanden - inclusief een bestemming "nacht-horeca" op eiland 0 - wordt in zowel het oude als in het nieuwe plan bestemmingstechnisch geen strobreed in de weg gelegd - m.u.v. aanduiding van maximum aantallen per bestemmingsgebied. In het nieuwe plan worden zelfs enkele beperkende "onvolkomenheden" uit het plan 2009 opgeheven waardoor de potentiële overlast alleen maar toeneemt.

Echter, het water voor de koppen van de eilanden is ook bestemd voor steigers voor woonschepen en als het bestemmingsplan in deze vorm wordt aangenomen zullen de toekomstige bewoners ervan met grote waarschijnlijkheid het kind van de horeca rekening worden. Wij spreken uit ervaring, want de toenemende aantallen muziek-festivals aan de overkant van het IJ, het vaak grote rumoer van Pont 13 (die te kennen heeft gegeven een feest-tent te gaan worden), REM eiland, DOK en, voor bewoners van de Oude Houthaven, recentelijk ook restaurant BAK op de derde verdieping van het Veem in de Oude Houthaven, maken het leven aan boord soms hele

dagen - of nachten - lang ondragelijk. Dat lijkt misschien kinderachtig, maar het is een bekend gegeven dat geluid zeer goed en ver draagt over water, vooral op zwoele zomeravonden met weinig wind, wanneer de horeca-last op zijn hoogtepunt is, maar wij ook graag buiten zitten of met open ramen slapen. Wij voorspellen dat de combinatie van horeca op de koppen van de eilanden 0,1,2,3 en 4 en woonschepen vlak daar omheen een voedingsbodem gaat vormen voor slepende conflicten.

Wij zouden het dan ook zeer prudent vinden van het stadsdeel wanneer zij de bestemming horeca 1,2,3,4 en ook 5 op of nabij de koppen van de eilanden planmatig onmogelijk zou maken. Of op zijn minst op die locaties een terrassenverbod instellen.

Overigens was de verwarring op en na de eerder genoemde voorlichtingsavond compleet, toen ons werd uitgelegd (door een delegatie van het projectbureau) dat een aanpassing in het bestemmingsplan zou zijn dat horeca op de eilanden 1,2, 4 en 5 niet alleen op de eerste woonlaag, maar op alle woonlagen zou worden toegestaan. We waren verbijsterd. Enkele dagen later bleek dat dit een volkomen vergissing was: het ging juist niet over voornoemde eilanden maar om eiland 3. Het bleek ook dat deze aanpassing specifiek bedoeld was t.b.v. restauratieve voorzieningen in het daar geplande hotel. Aan het water en meer dan 1 verdieping hoog. We hopen, als burgers, dat over gecompliceerde plannen als dit goed wordt nagedacht. Als ambtenaren die hier dagelijks mee bezig zijn zo slecht op de hoogte zijn, stemt dit ons niet erg gerust.

B. Hotel

Het hotel is een geval apart. Wij hebben reeds eerder betoogd en herhalen hier dat de combinatie van een hotel op de kop van eiland 3, met in de directe nabijheid een steiger met ligplaatsen voor, zoals in 2010 bepaald, 16 schepen een onzalige gedachte is.

Om de locatie voor potentiële gegadigden aantrekkelijker te maken heeft het projectbureau bovendien voor deze locatie een tweetal beperkende "onvolkomenheden" uit het plan 2009 geschrappt. Daardoor wordt de potentiële overlast alleen nog maar groter.

1. Steiger aan de kop van eiland 3 (GD-4).

In het nieuwe plan is een gebied van ca. 40 x 75 meter op de kop van eiland 3 bestemd voor een steiger aanpalend aan het hotel. Dit gebied mag voor max. 50% worden "bebouwd."

In het bestemmingsplan 2009 is deze steiger nog uitsluitend bestemd voor "watergebonden functies". Deze beperking wordt in het plan 2013 opgeheven.

In de bestemming Water-2, punt 12.3-a wordt nu bepaald dat de steiger "ten dienste van de aangrenzende bestemming" is.

Met andere woorden: het hotel mag er nu naar believen mee omgaan, op elke wijze die de bedrijfsvoering ten goede komt. In het *Ontwerp* wordt expliciet gesteld dat de gedachte aan een "terras ten behoeve van bijvoorbeeld het hotel binnen GD-4" (1.2 j, p. 3) daarbij voorop ligt.

Hier is zoals u begrijpt allerm minst slechts sprake van opschoning van het bestemmingsplan, dit is een duidelijke verslechtering voor de woonschepenbewoners. De nieuwe bestemming van de bewuste steiger veroorzaakt niet alleen directe terras-overlast voor de in de nabijheid liggende schepen - op een afstand van misschien niet meer dan een meter of tien- maar zal ook een ongelooflijke drukte met zich meebrengen in de vorm van op en af varende bootjes van terrasgangers die vooral na hun bezoek niet allemaal even nuchter zullen zijn.

Nog afgezien van het geschreeuw en gejoel van dergelijke aangeschoten gezelschappen, zullen ze het ook niet zo nauw nemen met het afmeren en zich makkelijk vergrijpen aan het dichtstbijzijnde woonschip wanneer er elders geen plek is. Dit is echt niet overdreven. Stelt u zich luidruchtige vreemden voor die zonder enige schroom de vrijheid nemen hun voertuig op uw oprit te parkeren en rond te wandelen. Of door uw trappenhuis te stommelen. De ervaring leert...Laten we ervoor waken dat de bewoners te zijner tijd opgezadeld worden met een onaangename leefsituatie die nu al te voorzien is.

Overigens zal, zoals het er nu uitziet, de steiger tevens dienst moeten doen als toegang tot de woonschepensteiger. Al het verkeer van en naar de schepen zal over de achter het hotel geplande steiger moeten. Hoe denkt men dit te combineren met een terrasfunctie?

En andersom: aan stalen schepen moet onderhoud worden gepleegd, gepaard gaand met geluid van pneumatische naaldhamers, slijptollen en schuurmachines. Dat doe je niet in de regen en je schildert niet als het vriest.

Hoe zal dit voor niets vermoedende terras bezoekers zijn?

Wij verzoeken het stadsdeel daarom met klem om deze passage uit het plan van 2009 te laten staan: de beperking van de steiger in GD-4 tot watergebonden functies - en zodoende een terrasfunctie voor deze steiger uit te sluiten.

2. Horeca 1, 3, en 4 op hogere verdiepingen in GD-4

In het bestemmingsplan 2009 is horeca op eiland 3 van de categorieën 1, 3 en 4 (fastfood, cafe, restaurant) beperkt tot de begane grond. Deze beperking is in het plan 2013 opgeheven, expliciet omwille van de mogelijkheid om in het hotel dergelijke drank- en eetgelegenheden op hogere verdiepingen mogelijk te maken (Ontwerp, 1.2 k, p. 3). (zie ook onze opmerking over verwarrende voorlichting).

Dit opent de weg voor het hotel, dat volgens het plan een max. bouwhoogte van 18 meter mag hebben, om bijv. op haar dak of elders met een fraai uitzicht over het water en de daarin liggende woonschepen, een uitgebreide cafe-restaurant in te richten. Wij hoeven de bezwaren daartegen niet nogmaals op te rakelen, maar in combinatie met het terras op de steiger en de open af varende bootjes kunnen wij u garanderen dat het leven op de vóórhet hotel geprojecteerde woonschepensteiger op mooie dagen een akoestische hel zal blijken te zijn. Nogmaals, dit zal onherroepelijk tot de nodige conflicten leiden.

Wij verzoeken het stadsdeel daarom met klem de beperkingen van horeca 1, 3, en 4 in GD-4 tot de begane grond, zoals gesteld in het bestemmingsplan 2009, te handhaven.

2. Windturbines Haparandadam: een hoop herrie

In het bestemmingsplan (deel *Regels*) wordt voor het gebied Verkeer - 3 (De Haparandadam) onder punten 9.2.3 en 9.3 het bouwen van windturbines als zelfstandige bouwwerken mogelijk gemaakt. De windturbines mogen een hoogte van maximaal 20 meter hebben. Wij ondersteunen de ambitie van een klimaatneutrale wijk, maar vinden dit een totaal misplaatste verruiming van de mogelijkheden om dat te afficheren.

(n.b. we zouden ook graag zien dat die ambitie zich zou uitstrekken tot onze schepen door het bijvoorbeeld mogelijk te maken aan te sluiten op stadswarmte of een andere schone energiebron!)

Het idee lijkt volstrekt voorbij te gaan aan het wonen op het water. Terwijl er miljoenen worden besteed aan uitvoerige metingen en ellenlange studies over de geluidsbelasting van de Houthaven vanwege de industrie in de haven, wordt het aan de andere kant mogelijk gemaakt om nog geen 10 meter van bestaande ligplaatsen windturbines van 20 meter hoogte te plaatsen – met name aan de oostkant van de Haparandadam, want de westkant hoort niet bij het plangebied. Naast de weg is een smalle stoep en vervolgens een talud met riet en steenstort tot het water. Alles bij elkaar enkele meters breed. Dit zou de enig mogelijke plek kunnen zijn voor de molens. Enkele meters van de wallekant liggen over de gehele lengte woonschepen.

Er gelden inmiddels gelukkig geluidsbelastingsnormen voor windmolens in de buurt van woningen in Nederland. Het lijkt ons allesbehalve vanzelfsprekend dat de windturbines op de Haparandam zelfs bij benadering die normen zullen halen.

Uiteraard erkent het stadsdeel de woonschepen als volwaardige woningen – en bovendien als bijzonder geluidsgevoelige woningen. Graag de bevestiging dat er van windturbines zo dichtbij bewoners natuurlijk geen sprake kan zijn, en dat er afgezien wordt van deze bestemmingswijziging.

Woonschepen zijn op het gebied van geluidsbelasting te beschouwen als vrijstaande woningen omdat ze aan alle zijden toegankelijk zijn voor geluid van buiten. Zelfs aan één zijde meer als woningen op de wal. Er zijn geen "dempende" burens.

Misschien is het een idee om iets meer "out of the box" te denken en de turbines op de dam tussen IJ en Houthaven te zetten. Daar is er veel minder hinder van. Dit is weliswaar niet binnen het plangebied, maar in het kader van "Globaal en Flexibel" kan men dit ook iets minder verkrampd zien. Als watercompensatie elders kan worden opgelost, moet dat hier ook kunnen.

3. Verplaatsing verkeersverbinding naar kustlijn: Dus geen garantie meer op steigers voor woonschepen.

Het plan 2013 bestemt een strook langs de huidige oeverlijn voor verkeersdoeleinden. In het Ontwerp onder 1.2 a wordt gemeld dat dit "uit oogpunt van kostenbeheersing" is gedaan. Dat moge zo zijn, de wijziging heeft ook mogelijk ingrijpende gevolgen voor de voltooiing van het waterprogramma.

De nieuwe situering van de verkeersverbinding tussen de eilanden langs de huidige oever maakt het namelijk mogelijk het plan voor de thans bestaande gronden te voltooien zonder nieuw land te hoeven maken. In ander woorden, mochten er geen markpartijen komen opdagen die het aanplempen van nieuw land willen (mede) financieren dan kan het project nu zonder verkeerstechnische bezwaren ophouden bij de huidige oeverlijn.

De steigers voor onze woonschepen zijn zoals u weet op de (nieuw te maken) koppen van de eilanden geprojecteerd. Als die koppen er niet komen dan kunnen er ook geen steigers komen. Volgens het voorliggende bestemmingsplan kunnen de steigers ook niet in het water direct vóór de huidige kustlijn worden gebouwd omdat dit gebied nu de bestemming Gemengd of Wonen heeft – bestemmingen waarin niet wordt voorzien in de bouw van woonschepensteigers.

Ook al heeft het stadsdeel alle vertrouwen dat de plannen binnen afzienbare tijd gerealiseerd zullen zijn, de woonschepenbewoners beleven dat anders: de eerste plannen dateren namelijk al uit de jaren 80 van de vorige eeuw. Ons is destijds voorgehouden dat ons verblijf in de Oude Houthaven een kwestie van 5, hooguit 8 jaar zou zijn. Inmiddels liggen we er al 2 1/2 jaar zonder merkbare aanleiding; er is nl. niets gedaan in het gebied rond onze voormalige steiger waarvoor onze aanwezigheid een belemmering zou zijn geweest - ondanks ferme beloften van de kant van de gemeente.

De vraag die zich in het licht van de herbestemming van de verkeersverbinding naar de oeverlijn nu voordoet is: wat telt als het "niet doorgaan" van het Houthavenproject? Praktisch gesproken kan met de nieuwe verkeersverbinding het project nog eindeloos doorgaan zonder dat er mogelijkheden worden geschapen voor de terugkeer van de woonschepen.

Het is dus wel degelijk meer dan alleen theoretisch mogelijk dat in de toekomst het landmaken ten ene male stopt. Dit kan makkelijk tot een patstelling leiden die nog weer jaren kan voortslepen.

In de praktijk betekent de verlegging van de weg dat er voorlopig nog geen nieuw land hoeft te worden gemaakt. Als er geen nieuw land wordt gemaakt, betekent dit dat ook onze steigers er voorlopig niet kunnen komen. Ondertussen verkeren wij in de Oude Houthaven in een situatie van formele tijdelijkheid met verre van optimale voorzieningen.

We hebben geen riolering en lozen noodgedwongen op het oppervlaktewater.

We tanken drinkwater d.m.v een slang op de steiger.

Ondanks een eis daartoe van de brandweer, is er op de langste steiger geen droge blusleiding. Een betaalbare en schone energievoorziening wordt door de nutsbedrijven niet aangeboden en het stadsdeel maakt zich er niet hard voor.

Ondanks de grote ambities voor de Houthavens stoken wij noodgedwongen op diesel; de enige brandstof die nu voorhanden is. Diesel is ongeveer de smerigst denkbare energiebron voor het verwarmen van woningen. De overheid heeft goedkopere rode diesel als brandstof verboden

waardoor we gedwongen zijn witte diesel te tanken. Witte diesel is in de praktijk voor ons ongeveer 2x zo duur als rode diesel.

In dit verband wil de VWEH het stadsdeel in herinnering brengen dat wij destijds als voorwaarde bij de gedwongen verplaatsing naar de Oude Houthaven een zgn. "wethoudersbrief" hebben bedongen waarin staat dat bij het niet doorgaan van het Houthavenproject, het stadsdeel (of haar bestuurlijke opvolgers) verplicht is om ons ligplaatsen in het plangebied aan te bieden met een ruimtelijke kwaliteit en met voorzieningen minstens gelijk aan wat wij nu in de Oude Houthaven hebben.

Wij verzoeken het stadsdeel om de verplaatsing van de verkeersverbinding naar de oeverlijn in het plan 2013 terug te draaien, zodat het stadsdeel planmatig gedwongen wordt om nieuw land maken en daarmee ook de daadwerkelijke realisatie van nieuwe ligplaatsen voor woonschepen mogelijk maakt.

Als hier niet aan tegemoet wordt gekomen dan moet het projectbureau opnieuw met ons gaan overleggen over de terugkeerregeling teneinde een uiterste datum voor de bouw van woonschepensteigers af te spreken. Wanneer die niet wordt gehaald zal dat automatisch betekenen dat wij het Houthavenproject als afgeblazen kunnen beschouwen en ons kunnen verlaten op de bepalingen van de zogenaamde "wethoudersbrief."

Door de huidige formele tijdelijkheid hebben alle schepen een tijdelijke ligplaats vergunning gekregen.
Echter, in onze visie hebben we geen tijdelijke ligplaatsvergunning maar een permanente. Wel hebben we een tijdelijke ligplaats.
Dit lijkt een subtiel verschil, maar kan in de praktijk grote gevolgen hebben.
Een woonschip met een tijdelijke vergunning is moeilijk te verkopen. Er is namelijk moeilijk financiering op te krijgen.
Veel van de bewoners zijn ZZP-er en kunnen door de huidige economische situatie gedwongen worden hun schip te verkopen.
Het zou in het licht van de mogelijke vertraging bij het maken van land en het vestigen van definitieve ligplaatsen van visie getuigen als we op de huidige ligplaatsen aan de Haparandadam en in de Oude Houthaven normale ligplaatsvergunningen zouden krijgen.
De praktijk in het verleden heeft uitgewezen dat dit geen enkel beletsel hoeft te zijn voor een latere verplaatsing naar nieuw te bouwen steigers in De Houthaven.
Bovendien hebben we ooit beloofd loyaal mee te werken aan die verplaatsing.
Die belofte zullen we onder normale omstandigheden uiteraard nakomen.

4. Zelfvoorzienend vaartuig ten behoeve van energieonderzoek

In de toelichting op het bestemmingsplan lezen we dat in het gebied met bestemming water-2 een ligplaats voor een zelfvoorzienend vaartuig ten behoeve van energieonderzoek en exposities met vergaderfaciliteiten is bedacht.

Onderdeel daarvan zijn windmolens van 15 meter hoogte. Althans, dat zal worden toegestaan.

Buiten dat wij het merkwaardig vinden dat we dit als "zeer waarschijnlijke toekomstige burenen" bij toeval ontdekken, nemen we aan dat er ook in dit geval de nodige en wettelijke afstand wordt bewaard tot alle mogelijke woningen in het gebied.

Getekend:

Amsterdam, 9 okt. 2013

Voorzitter VWEH

Secretaris VWEH