

Bijlage:

Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties behorende bij het bestemmingsplan Surinamekade en Sumatrakade

Inleiding

Deze Nota van beantwoording inspraak en vooroverlegreacties behoort bij het bestemmingsplan Sumatrakade en Surinamekade.

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft van 8 april tot en met 20 mei 2019 ter inzage gelegen bij het stadsdeelkantoor aan het Oranje-Vrijstaatplein 2 en is ook online raadpleegbaar gemaakt. Op 15 april 2019 is een informatiebijeenkomst georganiseerd in de Kompaszaal aan de KNSM-laan 311. Naar aanleiding van de terinzagelegging en de informatiebijeenkomst zijn 5 inhoudelijk verschillende inspraakreacties kenbaar gemaakt. Van deze reacties zijn er 4 ingediend namens een grote groep bewoners.

In het kader van het wettelijk vooroverleg, artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de ambtelijke overlegpartners.

In deze nota zijn de reacties van omwonenden (nr. 1) en van de ambtelijke overlegpartners (nr. 2) samengevat en beantwoord. Enkele inspraakreacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

1. Inspraakreacties

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan zijn 5 inspraakreacties ingediend door de volgende adressanten:

Adressant	Naam	Ontvangen
1	Aktiecomité 'stop Riviercruise aan de Sumatrakade'.	17 mei 2019
2		15 mei 2019
3		10 mei 2019
4		15 mei 2019
5		24 april 2019

Inhoudelijke behandeling

Hoewel de inspraakreacties zijn samengevat, zijn de reacties geheel beoordeeld.

Adressant 1

Adressant 1 heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Inspiraakreactie 1.1

Bewoners van de Sumatrakade hebben lange tijd overlast gehad van de 'bruine vloot'. Het betrof het afmeren van passagiersvaartuigen die functioneren als 'boot-hotel'. Begin 2017 is een einde gekomen aan het afmeren van de 'bruine vloot'.

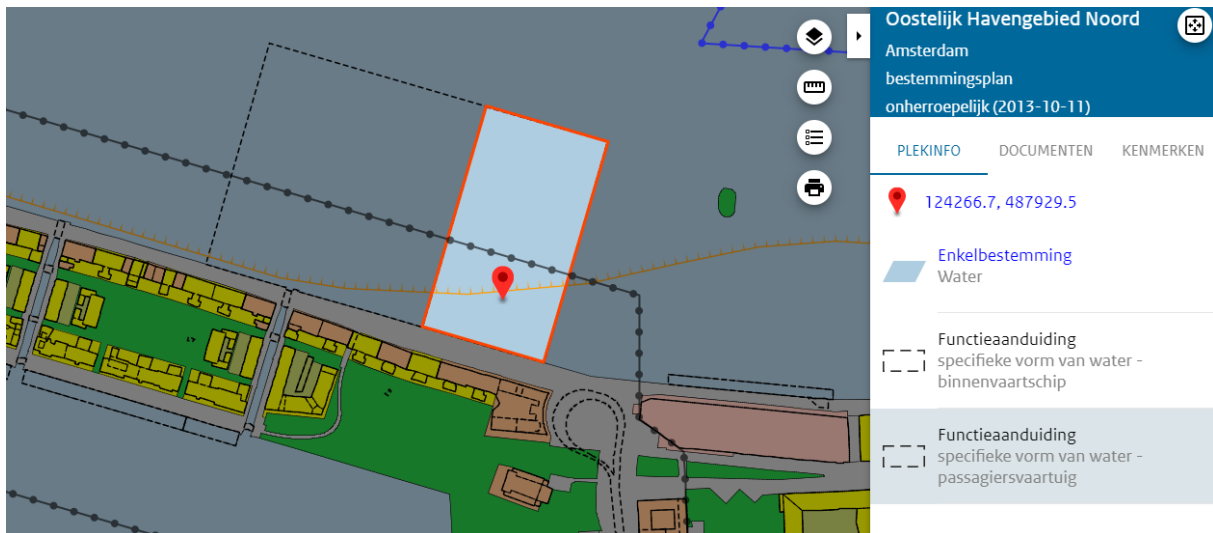
Sinds het voorjaar van 2018 is er een nieuwe situatie. Er wordt voor de huizen van de bewoners aangelegd door riviercruise-schepen, boat-bike tours en andere commerciële vaart. De overlast vanwege deze schepen is dezelfde als bij de 'bruine vloot'. Gasten staan in de nacht (luidruchtig) te praten, te lachen en dat zorgt voor geluidsoverlast en onderbroken nachten voor de bewoners die daar vlakbij slapen. De bewoners horen een non-stop gebrom van de generatoren van de boat-bike tourschepen. Bovendien is er 's nachts verlichting aan, die bij de woningen naar binnen schijnt.

Deze plek is officieel bestemd voor binnenvaartschepen en niet voor riviercruise-schepen, boat-bike tours en andere commerciële vaart. De schepen liggen er in strijd met de verordening uit 2016.

Op de voorlichtingsbijeenkomst d.d. 22 maart 2019 bleek dat Port of Amsterdam zich niets heeft aangetrokken van de overlast die de bewoners hebben van de riviercruise-schepen. Sterker nog, er werd aangekondigd dat naast de boat-bike tours vanaf april 2019 ook grote riviercruise-schepen gedurende vrijwel de gehele week aan de kade gaan afmeren.

Beantwoording

In het oude, nu nog geldende bestemmingsplan 'Oostelijk Havengebied Noord' hebben de gronden waarop de reactie van adressant betrekking heeft de bestemming 'Water' met de aanduiding 'specifieke vorm van water – passagiersvaartuig'. Op grond van artikel 20 lid 1 onder van de regels van dit bestemmingsplan is - ter plaatse van deze aanduiding - een ligplaats met bijbehorende toegangsvoorziening voor een passagiersvaartuig toegestaan.



Het aanduidingsvlak voor passagiersvaartuigen in het huidige bestemmingsplan heeft (ten opzichte van de kade) een diepte van ongeveer 200 m en een breedte van ongeveer 110 m. Door haaks op de kade af te meren kunnen, binnen dit vlak, meerdere passagiersschepen met een lengte van maximaal 200 m naast elkaar afmeren. Dat betekent dat het innemen van ligplaatsen door grote passagiersschepen, waaronder riviercruise mogelijk is.

In de gemeentelijke 'Watervisie Amsterdam 2040' is het ruimtelijke beleid voor het innemen van ligplaatsen met cruiseschepen, zowel zeecruise als riviercruise opgenomen. Riviercruiseschepen zijn grote passagiersschepen met een lengte van 110 m (of langer) bestemd voor de varende recreatie op de rivieren en ander binnenwater. De nieuwste riviercruiseschepen hebben een lengte van 135 m. De Sumatrakade is in de

watervisie niet in beeld als afmeerlocatie voor de riviercruisevaart. Hiervoor zijn in deze visie andere plekken aangewezen (zie paragraaf 2.2.5 van deze visie).

De Sumatrakade behoort volgens de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 (hierna: Havenverordening) tot de Haven van Amsterdam. Deze verordening vervangt de door adressant genoemde verordening. Op basis van deze verordening reserveert Port of Amsterdam in het hele havengebied 29 ligplaatsen voor riviercruiseschepen (met een lengte van 110 – 135 m) op de locaties: De Ruyterkade, Piet Heinkade, Westerdokdijk, Kwadrantweg, Westerhoofd en Zaandam (zie de website www.portofamsterdam.com). De Sumatrakade en Surinamekade behoren niet tot de ligplaatsen waar riviercruiseschepen op basis van de havenverordening mogen afmeren. De overige door adressant genoemde vaartuigen langs de Sumatrakade zijn op grond van de verordening wel toegestaan.

In het nieuwe bestemmingsplan is ter plaatse van de Sumatrakade een veel beperkter aanduidingsvlak voor passagiersvaartuigen opgenomen. Dit aanduidingsvlak is circa 80 breed (was 110 m) en circa 24 diep (was 200 m). Hierdoor kunnen passagiersschepen niet meer haaks op de kade afmeren maar alleen langszij. Voor omwonenden leidt dit tot een beter uitzicht op het water. Ook kunnen alleen passagiersschepen met een maximale lengte van 80 m afmeren zodat, in lijn met de Havenverordening en de Watervisie, reguliere riviercruise (110 – 135 m) is uitgesloten.

Het aanduidingsvlak voor passagiersvaartuigen in het nieuwe bestemmingsplan is bovendien zodanig dat er maximaal maar twee passagiersschepen naast elkaar kunnen worden afgemeerd.

De regels over het afmeren van passagiersschepen in het nieuwe bestemmingsplan leiden, ten opzichte van de mogelijkheden van het huidige bestemmingsplan tot een veel kleinere ruimtelijke uitstraling op de omgeving. De eventuele hinder die het afmeren van deze schepen mogelijk kan veroorzaken, bv bij het in- en uitschepen van passagiers, zal daardoor verminderen. Overigens is het gebruik van generatoren langs de Surinamekade en de Sumatrakade niet toegestaan.

Inspraakreactie 1.2

Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam hebben nagelaten om aan de Huurdersvereniging te laten weten dat er overleg was gestart met de bewoners van de Surinamekade over de duwbakken, een vaststellingsovereenkomst, monitoringoverleg en de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan voor de Surinamekade en Sumatrakade. Op pagina 5 van het voorontwerp bestemmingsplan staat dat bewoners, Port of Amsterdam en gemeente Amsterdam met elkaar in gesprek zijn gegaan, Dit is onjuist. Het betreft uitsluitend bewoners van de Surinamekade (KNSM-eiland).

De procedure voor het onderhavige bestemmingsplan is naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst van november 2016 tussen 'Actiecomité 'Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied', Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam. De gesprekken die met vertegenwoordigers van bewoners zijn gevoerd was vanwege de vaststellingsovereenkomst.

Beantwoording

De procedure voor het onderhavige bestemmingsplan is naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst van november 2016 tussen Actiecomité 'Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied', Port of Amsterdam en de Gemeente Amsterdam. De monitoringoverleggen die met Port of Amsterdam, vertegenwoordigers van bewoners en de Gemeente Amsterdam gehouden worden zijn naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst. Tegenwoordig worden ook vertegenwoordigers van de Sumatrakade in de gelegenheid gesteld om deel uit te maken van de monitoringoverleggen.

Overige omwonenden zijn betrokken bij het bestemmingsplan middels publicatie van het voorontwerp, de gehouden informatiebijeenkomst en de mogelijkheid tot het geven van een inspraakreactie. Na publicatie van het ontwerp zal wederom een informatieavond gehouden worden en staat het eenieder vrij een zienswijze in te dienen. Hiermee geeft de gemeente invulling aan informatie – en participatie over het uiteindelijk te nemen besluit door de gemeenteraad.

Inspraakreactie 1.3

In hoofdstuk 2, het plangebied (blz. 9) staat onder figuur 2 de volgende tekst: "Binnen het linker aanduidingsvlak (gelegen op de hoogte van de Sumatrakade) is binnen het vlak met de paarse omcirkeling ook toegestaan om tijdelijk af te meren met passagiersvaartuigen". Adressant is

tegenstander van deze mogelijkheid en stellen voor dat te schrappen en uitsluitend het aanleggen van binnenvaart toe te staan langs de kades.

Beantwoording

Adressant benoemt een passage in de toelichting waarin de gebruiksmogelijkheden van het oude, nu nog geldende bestemmingsplan wordt beschreven. Dit is een feitelijke beschrijving en heeft geen betrekking op de mogelijkheden in het nieuwe bestemmingsplan. Uiteraard toont het wel aan dat het afmeren van passagiersvaartuigen, op basis van het huidige bestemmingsplan mogelijk is. Zoals onder de beantwoording van reactie 1.1 beschreven is het afmeren van riviercruiseschepen in het nieuwe bestemmingsplan niet meer mogelijk. Wel is het beperkt mogelijk dat andere passagiersvaartuigen (maximaal 2 met maximale lengte van 80 m) af kunnen meren. Zie ook de beantwoording van inspraakreactie 1.5.

Inspraakreactie 1.4

In de toelichting staat dat dat 'het stuk IJ tussen de kades van Java- en KNSM-Eiland en de vaargeul bestemd is voor wachtplaatsen binnenvaart, ligplaatsen passagiersvaart en woonboten. Bewoners stellen voor het bestemmingsplan op de relevante onderdelen aan te passen waarmee de 'ligplaatsen voor passagiersvaart' komen te vervallen. Dat is in lijn met de verordening van Port of Amsterdam d.d. 20 december 2016.

Beantwoording

Deze beschrijving is een weergave van de bestaande en planologisch aangewezen situatie en is om deze reden niet aangepast. Zoals onder de beantwoording van reactie 1.1 beschreven is het afmeren van riviercruiseschepen in het nieuwe bestemmingsplan niet meer mogelijk, en slechts beperkt voor overige passagiersvaartuigen zie ook de beantwoording van inspraakreactie 1.5.

Inspraakreactie 1.5

Adressant stelt voor het bestemmingsplan (regels en toelichting) waarin de toekomstige situatie staat beschreven zodanig aan te passen dat de mogelijkheden voor het afmeren van passagiersvaartuigen uit het bestemmingsplan wordt geschrapt. Kades zijn voor binnenvaartschepen maar niet voor activiteiten zoals riviercruise die overlast voor het woongebied en haar bewoners opleveren. Overlast komt niet alleen van de schepen zelf maar wordt ook veroorzaakt door de vele bussen en auto's die (dubbel geparkeerd en met ronkende motor) passagiers afleveren, door de uitlaatgassen en herrie van bevoorradingschepen, vuilnisboten en tankboten.

Bewoners spreken de voorkeur uit de riviercruiseschepen af te meren op de Kop van het Java-eiland.

Beantwoording

Zoals in de beantwoording van inspraakreactie 1.1 vermeld, is op basis van de Watervisie het afmeren van riviercruiseschepen niet meer toegestaan en is dit in het nieuwe bestemmingsplan niet meer mogelijk. Er is dan ook geen aanleiding om deze schepen te laten afmeren op de Kop van het Java-eiland.

Volgens de Watervisie is het gedeelte van het IJ tussen de kades van Java-kade en het KNSM-eiland en de vaargeul bestemd voor de binnenvaart, ligplaatsen voor passagiersvaart en woonboten (zie paragraaf 2.3.3 van de visie). Met het nieuwe bestemmingsplan worden de mogelijkheden voor het afmeren van passagiersschepen (beter) afgestemd op de omgeving door het stellen van beperkingen qua aantal en lengte en dat uitsluitend langs de kade kan worden afgemeerd. Het volledig uitsluiten van het afmeren van passagiersvaartuigen is niet in overeenstemming met het gemeentelijke ruimtelijke beleid.

Inspraakreactie 1.6

In hoofdstuk 3 Beleidskader staat in 3.3 dat het scheepvaartverkeer in de toekomst verder toe zal nemen. Waarop is deze constatering gebaseerd? De tekst staat haaks op hetgeen geschreven is op pagina 21 waar staat dat het aantal scheepvaartbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan niet verder zal toenemen.

Beantwoording

De scheepvaart neemt naar verwachting in zijn algemeenheid toe op het IJ maar het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkeling mogelijk ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan en de al verleende omgevingsvergunning voor de afmeerlocatie voor maximaal 24 duwbakken. Om deze reden neemt het aantal scheepvaartbewegingen als gevolg van het bestemmingsplan niet toe.

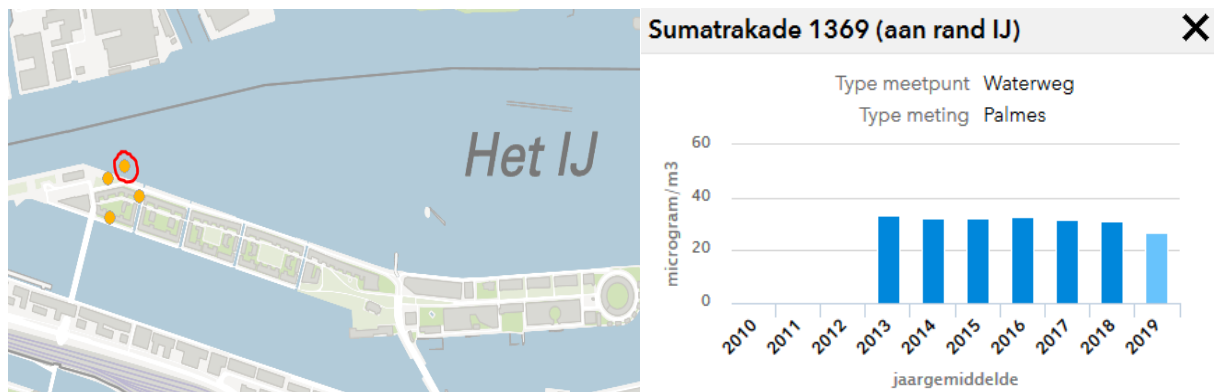
Inspiraakreactie 1.7

De luchtkwaliteit staat bij bewoners ernstig onder druk door de uitstoot van het IJveer. Bewoners hebben vernomen dat er op de Sumatrakade helemaal geen meetpunten zijn voor luchtkwaliteit. Bewoners stellen voor een meetpunt te plaatsen om de luchtkwaliteit te kunnen monitoren.

Beantwoording

Fijnstof betreft alle deeltjes in de lucht kleiner dan 10 micrometer. Fijnstof is afkomstig van het verkeer, veehouderijen, verbrandingsprocessen (bijv. industrie) en natuurlijke bronnen (bijv. zeezout). Primair fijnstof is direct door menselijke activiteiten in de atmosfeer gebracht. Het deel van de fijnstofconcentratie dat in de lucht wordt gevormd, wordt secundair fijnstof genoemd. PM₁₀ is één van de stoffen die bijdraagt aan smog. Naast PM₁₀ (fijnstof kleiner dan 10 µm) komt er ook steeds meer aandacht voor PM_{2,5}, fijnstof kleiner dan 2,5 µm. Deeltjes kleiner dan 0,1 µm worden aangeduid als ultra fijnstof (UFP).

Aan de kop van JAVA- eiland, nabij de Sumatrakade, wordt de luchtkwaliteit gemeten. Net als ter plaatse van alle overige meetpunten liggen de waarden tussen 25 en 30 µg/m³. Plaatsing van een extra meetpunt kan niet op basis van dit bestemmingsplan worden gerealiseerd.



Voor PM₁₀ is er een jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m³ die niet mag worden overschreden en er is een etmaalgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ die niet meer dan 35 keer per jaar mag worden overschreden. De jaarlijkse grenswaarde wordt in Nederland zelden overschreden. De etmaalgemiddelde grenswaarde wordt vooral in de omgeving van veehouderijen overschreden (berekeningen NSL, 2018). Voor PM_{2,5} bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde 25 µg/m³. In Nederland wordt daar al aan voldaan. In het projectgebied wordt dus ruim gebleven onder de gestelde grenswaarden.

De afmeerlocatie en de vaarroute van de veerpont Oostveer maken geen onderdeel uit van het nieuwe bestemmingsplan. Overigens zullen de veerponten van het gemeentelijke vervoerbedrijf vervangen worden door elektrische veren waarmee de uitstoot van CO₂ en fijnstof wordt teruggebracht.

Inspiraakreactie 1.8

Op pagina 23 staat onder de kop 'beoordeling' dat de afmeerlocaties voor binnenvaartschepen aan de Surinamekade zijn voorzien van walstroom. Het komt echter vaak voor dat deze defect zijn en de schepen die afmeren toch gebruik maken van hun aggregaat.

Beantwoording

De walstroomvoorziening is aanwezig en er geldt een generatorverbod. Voor dit bestemmingsplan gaan wij ervan uit dat de omstandigheid dat de walstroom soms defect is een tijdelijk probleem vormt. Port of Amsterdam heeft dit jaar (2022) de walstroomkasten vervangen door zogenaamde slimme kasten. Hierdoor is het mogelijk om op afstand het gebruik te controleren en kan er sneller handhavend worden opgetreden.

Inspraakreactie 1.9

Artikel 9 dient in zijn geheel te worden geschrapt. Het is niet juist dat het bevoegd gezag in afwijking met het bestemmingsplan eenzijdig andere regels in kan voeren

Beantwoording

Artikel 9 heeft betrekking op Algemene afwijkingsregels (die voorkomen in elk bestemmingsplan) waarbij het bevoegd gezag mee kan werken aan geringe afwijkingen (2 meter) van het in het bestemmingsplan bepaalde als dat nodig is ten behoeve van een ruimtelijk of technisch betere plaatsing van bouwwerken. De mogelijkheid kan niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van adressanten.

Inspraakreactie 1.10

In hoofdstuk 7 onderdeel 1 wordt gesproken over participatie. Zoals eerder aangegeven is over het voorontwerp bestemmingsplan, zoals dat nu voor ligt, geen overleg gevoerd met de bewoners van het Java-Eiland.

Beantwoording

Zie ook de reactie op de inspraakreactie onder 1.2. Naar aanleiding van de reactie wordt de betreffende paragraaf aangepast met het als bijlage opnemen van de Nota van beantwoording inspraak- en vooroverlegreacties.

Adressant 2

Adressant 2 heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Inspraakreactie 2.1

De plek waar schippers hun auto's mogen afladen ligt precies achter een woongebouw. Het af- en opladen van de auto's gebeurt met de motoren aan. De motoren blijven dan lang draaien omdat de hele manoeuvre meer tijd kost dan enkel aanmeren. De schepen komen regelmatig midden in de nacht aanmeren en laten dan vaak hun dieselmotoren lang draaien. Het veroorzaakt veel geluid en dieseldampen en verstoort de nachtrust van omwonenden in ernstige mate.

Medewerkers van Port of Amsterdam hebben aangegeven dat Port of Amsterdam de afzetplaats wil verplaatsen naar de 'Kop van Java' maar de gemeente zou zich verzetten tegen deze verplaatsing. Dit zou te maken kunnen hebben met de beoogde brug naar Noord. Mocht het al tot bouw van de brug komen dan is dat nog pas over lange tijd. Dit staat een verplaatsing dus niet in de weg.

Verzocht wordt de afzetplaats te verplaatsen en in overleg en samenwerking met Port of Amsterdam het naleven van de regels door schippers te waarborgen.

Beantwoording

De huidige auto-afzetplaats aan de Surinamekade, gelegen tussen paal 32 en 33, is geen onderdeel van het nieuwe bestemmingsplan. De in het plan opgenomen ligplaatslocaties voor binnenvaartschepen aan de Surinamekade liggen ten oosten van deze auto-afzetplaats. De auto-afzetplaats is alleen bedoeld voor het laden of lossen van een auto op/van een (binnenvaart)schip waarna het schip direct weer moet vertrekken en is geen ligplaats.

Ook de kop van het Java-eiland is geen onderdeel van het plangebied. Een eventuele verplaatsing van de auto-afzetplaats naar de kop van Java-Eiland valt buiten de opzet van het nieuwe bestemmingsplan.

Overigens is op de 'kop van Java' is geen brug naar noord meer voorzien zodat dit een eventuele verplaatsing van de auto-afzetplaats niet in de weg zal staan.

Adressant 3

Adressant 3 heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Inspraakreactie 3.1

In de toelichting worden twee zaken geformaliseerd waar echter geen gebruiksregels voor zijn opgesteld. Voor SWA-4 het afmeren van een tweetal fietsboten. In de praktijk worden de vrachtwagens die deze schepen bevoorraden op de stoep geparkeerd. Naast het feit dat de stoep geen parkeerplaats is zorgt dit in samenhang met de uitgestalde fietsen dat de doorgang naar de pont toe wordt belemmerd. Welke maatregelen/gebruiksregels gaan er getroffen worden om dit te voorkomen?

Beantwoording

Zie de eerdere beantwoording van inspraakreactie 1.1 en 1.5. De betreffende fietsboten behoren tot de categorie passagiersvaartuigen die, mits minder dan 80 m lang, gebruik mogen maken van deze afmeerlocatie die in nieuwe plan op de verbeelding is aangeduid met de door adressant genoemde aanduiding SWA-4. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan bevat het nieuwe bestemmingsplan, zoals aangegeven, minder mogelijkheden voor het ter plaatse afmeren van passagiersvaartuigen. Dat leidt ook tot een vermindering van de overlast die de omwonenden daarvan kunnen ondervinden. Aan de waterkant van de Sumatrakade bevinden zich ter hoogte van de in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen aanduidingsvlak voor passagiersvaartuigen, parkeerplaatsen die kunnen worden benut voor het laden en het lossen. De stoep is daarvoor niet bedoeld en het nieuwe bestemmingsplan voorziet daar ook niet in. Bij gebruik van deze parkeerplaatsen zal er geen sprake zijn van het blokkeren van de toegang naar de pont. Kortdurend gebruik van de weg voor laden en lossen is in beginsel toegestaan (zie artikel 4.3 Algemene Plaatselijke Verordening). Volgens informatie van Port of Amsterdam is het niet zo dat bij het afmeren van een fietsboot altijd bevoorradings door vrachtwagens plaatsvindt. Passagiers komen vaak met eigen vervoer (de eigen fiets) naar de afgemeerde fietsboot toe (of verlaten deze). Een 'normaal' gebruik van de ligplaats door een fietsboot, waarbij de verkeersregelgeving in acht wordt genomen, leidt niet tot onoverkomelijke problemen voor andere weggebruikers. Indien door de bevoorradings de toegang naar de pont en/of het trottoir wordt geblokkeerd is er sprake van normafwijkend gedrag waartegen handhavend kan/moet worden opgetreden op basis van de verkeersregels. Het is niet mogelijk daarover regels in het bestemmingsplan op te nemen. Het innemen van maximaal twee ligplaatsen voor fietsboten, waarbij de overige regelgeving met betrekking tot het gebruik van de weg in acht wordt genomen, impliceert geen situatie die ruimtelijk (voor de omgeving) onacceptabel is.

Inspraakreactie 3.2

De nautische evenementen die nu gehouden worden voldoen niet aan de eisen voor kleine, eenvoudige buitenevenementen (>100 bezoekers, langer dan een dag, niet alleen tussen 9.00 en 23.00 uur enz.) dus zijn vergunningplichtig en moeten voldoen aan de eisen gesteld voor evenementen. De gepubliceerde evenementenvergunningen voor deze evenementen kunnen door adressanten niet worden teruggevonden op <https://www.amsterdam.nl/actueel/bekendmakingen> noch in de omgevingsalert app. Het aantal evenementen neemt toe en daarmee ook de (geluids)overlast.

- I. Waarom worden de evenementvergunningen niet gepubliceerd en waarom zijn er geen beperkingen gesteld aan deze evenementen?
- II. Waarom vinden deze evenementen altijd plaats aan de Sumatrakade en niet aan de Surinamekade zodat de overlast evenredig verdeeld wordt?
- III. Hoeveel evenementen per jaar worden er toegestaan?

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet niet in een regeling voor evenementen. Er geldt er een vergunningplicht voor evenementen op basis van de Apv. Kleinschalige, eendaagse evenementen zijn meldingsplichtig op grond van de Apv (art. 241 Apv). Aanvragen voor evenementenvergunningen en de besluiten tot verlening daarvan, worden via www.overheid.nl in het gemeenteblad bekendgemaakt. De burgemeester (en namens hem: de stadsdeelvoorzitter) kan aan de vergunningvoorschriften verbinden ter bescherming van de belangen genoemd in artikel 2.43 Apv (o.a. gevaar op de openbare orde, onevenredige belasting voor het woon- en leefklimaat en belemmering scheepvaartverkeer). Daarnaast geldt er aanvullend beleid waarop getoetst wordt, o.a. het Evenementenbeleid stadsdeel oost, de Locatieprofielen 2021 en de Beleidsregel geluidsbeleid voor evenementen in Amsterdam.

Het maximumaantal evenementen per locatie verschilt. Dit is met name afhankelijk van een locatieprofiel, het gevraagde geluidsniveau, of het een muziekevenement betreft en het maatschappelijk belang van het evenement. In de locatieprofielen 2021 is het maximumaantal evenementen per profiel aangegeven. Echter, voor de betreffende locatie op het IJ is er geen locatieprofiel. De beleidsregel Geluidsbeleid voor evenementen in Amsterdam geeft in dat geval aan dat met uitzondering van evenementen met een hoog maatschappelijk belang maximaal 2 evenementendagen met een maximaal vergunde grenswaarde van 85 dB(C) zijn toegestaan. Evenementen met een lagere maximale grenswaarde vallen niet onder dit maximum.

Inspraakreactie 3.3

Pagina 10, Figuur 4, de nummering van de aanduidingsvlakken wijkt af van de nummering in kaart_plangebied_bestemmingsplan_sumatrakade-surinamekade_21-12-2018- en voorontwerp_bestemmingsplan_surinamekade-sumatrakade_voo1_regels-. Dit leidt tot verwarring, daarom nummering gelijktrekken.

Beantwoording

Dank voor het opmerken van deze onvolkomenheid. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast.

Inspraakreactie 3.4

Pagina 11 2.2.4 De laatste zin (Verder mogen er maximaal 2 passagiersvaartuigen afmeren met een lengte tot 80 meter) moet geschrapt worden. Voor dit deel zijn alleen binnenvaartschepen toegestaan, zie voorontwerp_bestemmingsplan_surinamekade-sumatrakade_voo1_regels- 4.1 punt j.

Beantwoording

Dank voor het opmerken van deze onvolkomenheid. Het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast.

Inspraakreactie 3.5

Pagina 19, 4.2. Er is wel uitbreiding van de activiteiten in dit bestemmingsplan (in SWA-4 en evenementen). Mijns inziens zou er dus wel naar de akoestiek moeten worden gekeken. Als omwonende ondervind ik geluidsoverlast van de evenementen.

Beantwoording

Naar aanleiding van deze en andere inspraakreacties is akoestisch onderzoek uitgevoerd om de akoestische situatie in en rondom het plangebied in beeld te brengen. Hoewel het maximale aantal vaarbeweging door het nieuwe bestemmingsplan niet zal toenemen, zijn er wel gevolgen voor de afmeerpositie van binnenvaartschepen en passagiersvaartuigen en mogelijk voor de achterliggende woningen. Door verkleining van de betreffende aanduidingsvlakken in de diepte t.o.v. de kade) kan nu uitsluitend langszij aan de kade, op kortere afstand van woningen worden afgemeerd. Tevens is het aanduidingsvlak voor binnenvaartuigen ter plaatse van de Surinamekade (SWA-5) in oostelijke richting verbreed.

Binnen SWA-4 zijn de activiteiten ten opzichte van het oude, vigerende bestemmingsplan niet uitgebreid. Dit vlak is verkleind in diepte en breedte, zodanig dat er geen riviercruise mogelijk is en er maximaal 2 passagiersvaartuigen kunnen afmeren. Ten aanzien van evenementen wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan, evenals het voorgaande, niet voorziet in een regeling voor evenementen. Voor zover er ruimtelijk relevante evenementen plaatsvinden (o.a. met repeterend karakter en, langer dan één dag) dient

dit plaats te vinden middels een omgevingsvergunning, wat afhankelijk van het gevraagde geluidsniveau, met een geluidsonderzoek dient te worden gemotiveerd.

Inspraakreactie 3.6

Pagina 35 7.1. "Het bestemmingsplan wordt afgestemd met de bewoners, gebruikers en eigenaren van Java-eiland en KNSM-eiland." Wie zijn de eigenaren van Java-eiland en KNSM-eiland?

Beantwoording

Hiermee wordt bedoeld de eigenaren van woningen en andere opstallen in de omgeving van het plangebied. De tekst is hierop aangepast, zie ook het antwoord onder de reactie van 1.10.

Inspraakreactie 3.7

Definitie van "klein zeeschip" ontbreekt.

Beantwoording

Het betreft zeeschepen met een maximale lengte van 195 meter. Gezien deze maximale lengte zijn de zeeschepen niet klein en is de definitie hiervoor geschrapt.

Adressant 4

Adressant 4 heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Inspraakreactie 4.1

Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid voor het afmeren van passagiersvaartuigen. Dit is in strijd met de nota 'Stad in Balans' zoals deze is vastgesteld door de gemeenteraad in 2018 omdat het afmeren van passagiersvaartuigen regelmatig voor veel overlast zorgen. In de nota staat: Er zal een nieuw evenwicht zijn tussen leefbaarheid en gastvrijheid. De bezoeker is welkom maar de bewoner staat centraal.

Beantwoording

In de nota 'Stad in Balans' wordt een aantal maatregelen aangekondigd om de overlast van het toerismebezoek terug te dringen. Het gaat om het vinden van een evenwicht tussen leefbaarheid en gastvrijheid. De nota bevat ook maatregelen voor het toerisme op het water maar deze maatregelen gaan niet zo ver dat er geen ligplaatsen voor passagiersvaartuigen mogen worden gerealiseerd. Voor passagiersvaartuigen geldt momenteel de regeling in het afmeren op basis van het huidige nu nog geldende bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan leidt tot minder afmeermogelijkheden voor passagiersvaartuigen ten opzichte van het huidige planologische regime (zie de beantwoording van inspraakreactie 1.1 en 1.5.). Dat is in lijn met de nota 'Stad in Balans'. Daarnaast is de afmeermogelijkheid voor passagiersvaartuigen zoals die wordt opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan in overeenstemming met de gemeentelijke Watervisie. Er is dus geen strijdigheid met het ruimtelijk beleid.

Inspraakreactie 4.2

De passagiersvaartuigen hebben grote terrassen op het dak, mensen staan voor de boten te praten, drinken en te roken. Ze zijn in de slaapkamers van bewoners letterlijk te verstaan. Er is geen sprake van handhaving door VTH, Port of Amsterdam en politie.

In het verleden is door de gemeente toegezegd dat er alleen in het weekeinde (vrijdag en zaterdag) maximaal twee kleinere (fiets)passagiersvaartuigen zouden aanleggen. En alleen voor zolang er geen andere locatie gevonden zou zijn. De bemanning zou ervoor zorgen dat overlast bij laden en lossen geminimaliseerd zou worden en overlast door pratende, roepende, lallende gasten zou tegen gegaan worden. In de praktijk blijkt dat niet uitvoerbaar. Ook staan, tegen de afspraken in, de generatoren toch weleens aan. Port of Amsterdam gaat niet in op klachten en ook niet op door bewoners aangedragen alternatieve aanlegplaatsen.

Beantwoording

Het nieuwe bestemmingsplan leidt tot een vermindering van de (nu toegestane) afmeermogelijkheden van passagiersvaartuigen en daarmee tot een vermindering van hinder die de omgeving daarvan kan ondervinden. Zie ook de beantwoording van de inspraakreacties 1.1, 1.3 en 3.1. Het geheel laten vervallen van deze ligplaatsmogelijkheid strookt niet met het gemeentelijke beleid en de aanwezige behoefte aan zo'n afmeerlocatie in dit deel van het IJ. Dit is daarom geen reëel alternatief.

Deze inspraakreactie heeft vooral betrekking op de handhaving van de regelgeving. Onderkend wordt dat de handhaving en het beperken van de overlast bij het gebruik van de ligplaatsen langs de Surinamekade en de Sumatrakade een aandachtspunt is. In een bestemmingsplan zelf kan echter niet worden geregeld hoe die handhaving vormt krijgt. Het bestemmingsplan regelt (alleen) hoe een locatie mag worden gebruikt en onder welke voorwaarden. Daarbij moet wel duidelijk zijn wat er wel kan en wat niet is toegestaan. In het nieuwe bestemmingsplan wordt nauwkeurig aangegeven welke vaartuigen waar en onder welke voorwaarden mogen afmeren. De regels zijn duidelijk genoeg om hierop te handhaven. Voor omwonenden is op die manier ook helder welk gebruik is toegestaan en wanneer er sprake is van een gebruik dat niet in overeenstemming is met het bestemmingsplan. Port of Amsterdam en de gemeente kunnen eraan worden gehouden om toezicht te houden op naleving van deze regels en handhavend op te treden tegen geconstateerde afwijkingen. In die zin is er in het nieuwe bestemmingsplan gedaan wat er met een bestemmingsplan maximaal kan worden gedaan om een goede handhaving te bevorderen.

Doordat voor het innemen van deze ligplaatsen vooraf een reservering nodig is bij Port of Amsterdam wordt gemonitord of de ligplaatsen conform het bestemmingsplan worden gebruikt en kan er bij afwijkingen of problemen actie worden ondernomen. Er is dus wel toezicht maar niet gegarandeerd kan worden dat tegen iedere afwijking kan en zal worden opgetreden.

Inspraakreactie 4.3

Gemeentelijk beleid schrijft voor dat woningen minimaal één geluidsoverlast vrije gevel moeten hebben. Aan de noordzijde van de woningen is overlast van de passagiersvaartuigen. Aan de zuidzijde ligt de Bogortuin die de afgelopen jaren een populair stadsstrand is geworden. Hierdoor is ook de gevel aan deze zijde van de woningen geluid belast.

Beantwoording

Het Amsterdams geluidbeleid wordt toegepast bij de ontwikkeling van nieuwe woningen. Het beleid is gekoppeld aan de Wet geluidhinder en geldt als toetsingskader bij de afweging of de gemeente hogere grenswaarden verleend. Geluid vanwege het incidenteel recreatief gebruik van de Bogortuin is geen geluidbron die wordt gereguleerd door de Wet geluidhinder. Deze wet gaat uitsluitend over geluid vanwege lucht-, spoor-, weg- en industrielawaai. Het stille zijde beleid is dan ook niet van toepassing op de Bogortuin en het bestemmingsplan Surinamekade en Sumatrakade.

Inspraakreactie 4.4

De bewoners van de westkant van de Sumatrakade en die van Azartplein zijn, anders dan de bewoners van de oostkant, niet betrokken bij het opstellen van het plan.

Op door de gemeente en Port of Amsterdam georganiseerde inspraakavonden wordt niet ingegaan op argumenten en voorstellen van bewoners. Ook wordt geen notulen en/ of afspraken vastgelegd.

Er is geen intentie om inspraak, zienswijzenvoorstellen serieus te nemen, de participatie is alleen pro forma.

Beantwoording

De procedure voor het onderhavige bestemmingsplan is naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst van november 2016 tussen Actiecomité 'Stop Industrialisatie Oostelijk Havengebied', Port of Amsterdam en de Gemeente Amsterdam. De monitoringsoverleggen die met Port of Amsterdam, vertegenwoordigers van bewoners en de Gemeente Amsterdam gehouden worden zijn naar aanleiding van de vaststellingsovereenkomst. Tegenwoordig worden ook vertegenwoordigers van de Sumatrakade in de gelegenheid gesteld om deel uit te maken van de monitoringsoverleggen.

Overige omwonenden zijn betrokken bij het bestemmingsplan middels publicatie van het voorontwerp, de gehouden informatiebijeenkomst en de mogelijkheid tot het geven van een inspraakreactie. Na publicatie van het ontwerp zal wederom een informatieavond gehouden worden en staat het eenieder vrij een zienswijze in te dienen. Hiermee geeft de gemeente invulling aan informatie – en participatie over het uiteindelijk te nemen besluit door de gemeenteraad.

Adressant 5

Adressant 5 heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Inspraakreactie 5.1

Kan er een tijdsbeperking gegeven worden aan het aan- en afmeren langs de Surinamekade? De laatste paar weken meren er te pas en te onpas boten aan de kade op de meest onmogelijke uren in de late avond en nacht. Dit verstoort onwenselijk het woon- en slaapplezier van bewoners.

Beantwoording

Het afmeren van scheepvaart is een continu-proces dat wordt gestuurd door het rust- en vaartijdenbesluit en werktijden bij de terminals waar de schepen moeten laden en lossen. Vaarwegen worden (zoals verkeerswegen) 24-uur per dag gebruikt. Zoals blijkt uit de resultaten van het monitoringsonderzoek scheepsbewegingen op de Sumatra en Surinamekade meren de meeste schepen overdag af en niet 's nachts.

Inspraakreactie 5.2

Er worden vaak boten aangelegd direct voor het pand van adressanten, waar dit volgens het bestemmingsplan niet is toegestaan. Melding maken van de overlast bij de Divisie Havenmeester op telefoonnummer 020-523 46 00 heeft tot op heden geen enkel effect gehad. Er wordt beloofd dat er iemand gestuurd wordt, maar dit gebeurt niet.

Adressant haalt een voorbeeld aan van de nacht vóór het indienen van de inspraakreactie. Om 22.30 uur legt een gigantische boot met duwbak eraan vast aan de Surinamekade, grote schijnwerper op de kade en het pand van adressanten, veel geschreeuw, veel geluid van de motoren. Om 23.00 uur is de havenmeester gebeld om melding te maken van het aanleggen waar dit niet is toegestaan en van de aggregaat. 11 uur later lag de boot er nog. De aggregaat was continue aan geweest waardoor het voor adressanten onmogelijk was met het raam open te slapen. De boot overschrijdt de maximumlengte, de aangehechte duwbak ligt op een plek waar deze niet mag aanmeren en het gebruik van een aggregaat aan de wal is niet toegestaan.

Beantwoording

Het afmeren van een duwbak langs de Surinamekade is in het nieuwe bestemmingsplan niet toegestaan.

Daarbij geldt een maximumlengte voor een binnenvaartschip van 110 m. Dat er bij de door inspreker genoemde casus niet handhavend is opgetreden is betreurenswaardig. Wanneer er door de Divisie Havenmeester niet gereageerd wordt op een melding van overlast kan de klager een formele klacht indienen bij Port of Amsterdam, zie ook de beantwoording van de inspraakreactie 4.2.

2. Overlegreacties 3.1.1

In het kader van het wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

- Provincie Noord-Holland
- Waternet
- Structuurvisietoets gemeente Amsterdam
- Brandweer Amsterdam Amstelland
- Liander
- Centraal Nautisch Beheer (haven Amsterdam)
- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Reactie ontvangen van:

- Rijkswaterstaat West-Nederland Noord (mail, 28 mei)
- Provincie Noord-Holland (mail, 25 april)
- Brandweer (mail, 9 mei)

Rijkswaterstaat West-Nederland Noord

Rijkswaterstaat heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Overlegreactie 1.1

De bijlage bij de toelichting beschrijft de overeenkomst die is gemaakt tussen de Port of Amsterdam en de gemeente Amsterdam. RWS mist echter in de toelichting:

- I. een bredere kijk op het gebruik van het (vaarwater) ten noorden en oosten van de Surinamekade en Sumatrakade en het feit dat het gebied aangeduid met "water" grenst aan een zeer druk bevaren hoofdtransportas met o.a. vervoer van gevaarlijke stoffen. Het gebruik van het "water" zoals het afmeren van schepen op de beoogde afmeerlocaties kunnen risico's met zich meebrengen voor het gebruik van de hoofdtransportas. Deze risico's staan nergens beschreven.
- II. Aanpassing van de ligplaatsen (inclusief de ankerlocatie) en wijzigingen in gebruik hiervan a.g.v. groei dient in afstemming en overeenstemming met RWS te geschieden i.v.m. met de veiligheid en vlotheid op de hoofdtransportas. De betrokkenheid van RWS wordt niet of nauwelijks genoemd (vaststellingsovereenkomst en/of voorontwerpbestemmingsplan).

RWS vraagt zich af in hoeverre de gemeente Amsterdam bij de inrichting van de bestemming "water" veilig en vlot scheepvaartverkeer heeft meegenomen en op welke wijze zij de risico's / kansen (op bijv. het doorschieten van binnenvaartschepen en of duwbakken op de ligplaatsen en in het ankergebied) heeft onderzocht. RWS vraagt de gemeente Amsterdam hierover meer helderheid te geven.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die een veiligheidsrisico kunnen vormen voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer binnen en buiten de door RWS genoemde hoofdtransportas. Het plan heeft uitsluitend als doel om, ter uitvoering van een gesloten

bemiddelingsovereenkomst, de bestaande ligplaatsen langs de Suriname- en Sumatrakade anders in te delen.

Het bestemmingsplan voorziet er in dat schepen slechts langszij kunnen afmeren waarbij de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt om haaks op de kade af te meren komt te vervallen. Het ruimtebeslag van de afgemeerde schepen langs deze kades ten opzichte van het passerende scheepvaartverkeer blijft daarmee zo klein mogelijk. Dit is overigens ook hoe er nu in de praktijk langs de kades wordt afgemeerd en hoe het afmeren in het verleden op basis van de planregeling die gold vóór het huidige bestemmingsplan was toegestaan. Het nieuwe bestemmingsplan impliceert in zoverre dus geen gebruiksverandering en draagt door het wegnemen van de mogelijkheid van het haaks afmeren juist bij aan de veiligheid op het water.

De ligplaatslocatie voor de (maximaal 24) duwbakken is al eerder met een omgevingsvergunning toegestaan en is (op grond daarvan) één op één overgenomen in dit bestemmingsplan. Dit is dus ook een al bestaande situatie en geen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Voor het op de verbeelding aangegeven ankergebied (swa – 1) geldt dat deze locatie sinds 2017 niet meer als een (reguliere) ankerplaats wordt gebruikt. Aanleiding hiervoor is de genoemde bemiddelingsovereenkomst waarin als intentie is aangegeven om deze ankerplaats voortaan zo min mogelijk te gebruiken. In plaats daarvan is deze locatie, ter uitvoering van de overeenkomst, op grond van de Havenverordening aangewezen als een locatie waar binnenvaartschepen alleen door middel van spudpalen mogen ankeren (zie het Besluit gebruik spudpalen in het Amsterdamse havengebied). Ten opzichte van een reguliere ankerplaats neemt het aantal vaar-en ankerbewegingen daardoor eerder af dan toe omdat de meeste binnenvaartschepen niet ankeren met spudalen maar met een normaal anker. Over het gebruik en de ligging van deze(nieuwe) ankerplaats voor binnenvaartschepen met spudpalen heeft in 2017 al afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is toen akkoord gegaan met deze ankerlocatie. In het bestemmingsplan wordt deze ankerlocatie nu conform de aanwijzing in het Besluit gebruik spudpalen in het Amsterdamse havengebied opgenomen maar dit plan leidt niet tot andere gebruiksmogelijkheden dan eerder met Rijkswaterstaat is besproken.

Gezien de beperkte opzet van het bestemmingsplan zijn door de inspreker genoemde veiligheidsrisico's dus niet aan de orde. Voor zover overleg met Rijkswaterstaat over gebruiksveranderingen in dit plangebied is aangewezen, heeft dit overleg in het kader van eerdere besluitvorming al plaatsgevonden.

Overlegreactie 1.2

In het bestemmingsplan wordt onder "water" een maximumlengte van het binnenvaartschip bepaald op 110 m. Voor de maatvoering van de ankerplaats (aanduiding 'specifieke vorm van water - 1' (de ankerplaats) geldt geen maximale lengtemaat voor binnenvaartschepen. Ik wil u erop wijzen dat juist deze locatie het dichtst bij de hoofdtransportgeul is gesitueerd. Het niet-aanduiden van een maximale lengte van binnenvaart voor dit ankergebied is onwenselijk in het kader van de veiligheid van de hoofdtransportas. RWS wilt graag door de gemeente Amsterdam worden geïnformeerd waarom er geen maximale lengte voor de ankerplaats is vastgesteld en dringt aan het gebruik van de ankerplaats alsnog te reguleren.

Beantwoording

Zie de beantwoording van overlegreactie 1.1. In het aanwijzingsbesluit op grond van de Havenverordening voor het ankeren met behulp van spudpalen is geen maximale lengtemaat voor de schepen opgenomen. Een dergelijke voorwaarde is door Rijkswaterstaat ook niet naar voren gebracht tijdens het in 2017 genoemde overleg over de aanwijzing van deze locatie. Niet duidelijk is dan ook waarom Rijkswaterstaat deze voorwaarde nu wel nodig acht. De maximale maatvoering voor de binnenvaartschepen langs de kades waarnaar wordt verwezen is in het bestemmingsplan vooral opgenomen ter borging van het woon- en leefklimaat van de omgeving (de omwonenden). Voor het gebruik van de (verder weg gelegen) ankerlocatie geldt dit in veel mindere mate.

Het is bovendien niet zo dat er nu geen enkele beperking qua maatvoering geldt. Het ankeren met spudpalen mag alleen binnen het aangewezen gebied. Vaartuigen die te groot zijn en niet binnen dit gebied passen mogen ter plaatse niet ankeren. Indien en voor zover mocht blijken dat vanwege de veiligheid op het water

een nadere begrenzing van de maximale lengte van de betreffende binnenvaartschepen nodig is, is een maatregel op grond van de Havenverordening daarvoor primair het aangewezen instrument en niet het bestemmingsplan. De Havenverordening regelt namelijk in eerste instantie de veiligheid van het gebruik van (het water in) de havens.

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Overlegreactie 2.1

Toelichting: "2.1 Beschrijving huidige situatie"

De eerste zin klopt niet met de omvang van het plangebied (het water ten noorden van de Sumatrakade in het westen t/m de Venetiëstraat/Surinamekade in het oosten). De breedte van het (vaar)water varieert van 200 m in het westen tot ruim 650 m in het oosten.

In de beschrijving van het gebruik van het gebied (vaarwater) mis ik dat dit water ook leidt van en naar het Amsterdam-Rijnkanaal.

Beantwoording

De toelichting is op dit onderdeel aangepast.

Overlegreactie 2.2

Provinciale Structuurvisie Noord-Holland 2015: Dit document heet anders (Structuurvisie Noord-Holland 2040) en is bij besluit van Provinciale Staten van november 2018 ingetrokken. Dit vanwege de vaststelling van de Omgevingsvisie NH2050.

Provinciale Ruimtelijke Verordening 2017: De laatste wijziging van deze verordening dateert van februari 2019.

Beantwoording

De toelichting is op deze onderdelen aangepast met opnemen van de Omgevingsverordening NH2020.

Brandweer

De Brandweer heeft de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan:

Overlegreactie 3.1

Het voorontwerpbestemmingsplan vormt geen nieuwe risico's in het kader van externe veiligheid. In 2011 is door de brandweer een algemeen advies externe veiligheid voor de IJ-oever opgesteld en deze is meegestuurd. Geadviseerd wordt om dit advies bij de besluitvorming te betrekken.

Beantwoording

Het advies van de Brandweer uit 2011 wordt betrokken bij de besluitvorming.