



## Advies over MER Haven-Stad

Aan Klaas-Jan Dolman, Ruimte en Duurzaamheid  
Van Fred Woudenberg, Marieke Dijkema, Frits van den Berg  
Leefomgeving  
020 555 5405, fwoudenberg@ggd.amsterdam.nl

Datum 20 juli 2017

Juni 2017 is de milieueffectrapportage (MER) Haven-Stad Amsterdam verschenen. In mei 2016 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de MER Haven-Stad verschenen. De GGD Amsterdam heeft op 19 juli 2016 advies gegeven over de NRD. Die bevatte suggesties voor maatregelen waarmee het plangebied gezond(er) gemaakt kan worden en suggesties voor indicatoren waarmee dat kan worden getoetst. Die suggesties sloten aan bij een brede wens om Haven-Stad gezond te maken. Veel van de suggesties die wij hebben gedaan, zijn meegenomen in het MER. In dit advies geven wij een reactie en aanvullende suggesties om Haven-Stad ook echt gezond te krijgen. Onze suggesties over het NRD gingen over de omgevingsfactoren met de grootste ziektelast: (mee)roken, bewegen, voeding en de auto (vanwege luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid, ruimtebeslag en barrièrewerking) plus een lijstje aanvullende factoren. Hieronder komen ze per factor aan bod.

### **Prioriteit 1: Auto's (en schepen)**

Gemotoriseerd verkeer heeft, naast positieve effecten, vele negatieve effecten: luchtverontreiniging, geluidsoverlast, ongevallen, ruimtebeslag, barrièrewerking en bewegingsarmoede. Bewegingsarmoede en de ruimtelijke aspecten staan genoemd bij prioriteit 2, bewegen. Deze paragraaf gaat over luchtverontreiniging, geluid en veiligheid.

#### *Luchtverontreiniging*

Luchtverontreiniging is nauwelijks een thema in het MER. Een belangrijke conclusie is dat er nauwelijks onderscheid is tussen de toekomstige situatie en de autonome ontwikkeling, ofwel dat de impact van Haven-Stad op de luchtkwaliteit zeer beperkt is. Daarmee doet Haven-Stad zich wat te kort als het om gemotoriseerd wegverkeer gaat.

Alle maatregelen die in (de ring van) Amsterdam zijn genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren gelden straks ook voor Haven-Stad: alle bestaande en geplande milieuzones zullen er gaan gelden en de richtlijn gevoelige bestemmingen wordt onverkort toegepast.

Haven-Stad gaat ook verder door maatregelen te nemen die elektrisch vervoer sterk stimuleren. Dit kan lokaal fors effect hebben op de luchtkwaliteit, bijvoorbeeld op de concentraties roet. In combinatie met de autoluwheid (hopelijk in buurten vaak autovrij zijn) van Haven-Stad, kan dit leiden tot lucht die schoner is dan bij een autonome ontwikkeling. Dit is misschien lastig te becijferen, maar mag best vermeld worden.

Tegelijkertijd komt de bijdrage van scheepvaart aan de lokale luchtkwaliteit niet aan bod. In juridische zin is dit begrijpelijk, in de praktijk blijken aanmeerplekken voor beroepsvaart nabij woningen echter veelal

grote hinder op te leveren bij omwonenden. Alhoewel de generieke emissie van scheepvaart beperkt is, kan bij o.a. manoeuvres lokaal (zicht- en meetbaar) veel uitgestoten worden. Spelregels voor aanmeerplekken voor beroepsvaart (afstand tot woningen, verplicht gebruik walstroom) zouden daarom op zijn plek zijn. De tweede cruiseterminal is gepland in het gebied van Haven-Stad en zal ook een forse bijdrage aan de lokale luchtverontreiniging gaan leveren. In het NRD advies hadden we al aangegeven dat een terminal zoveel mogelijk westelijk, voor de zeesluizen, vanuit luchtperspectief de voorkeur verdient.

### *Geluid*

Geluid is bijna altijd het kind van de rekening in stedelijke ontwikkelingen en helaas is dat ook in Haven-Stad het geval. De hoogste geluidgrenzen worden opgezocht en op een aantal gebieden ook opgerekt. Er zijn vanuit andere belangen dan gezondheid goede redenen om geluidgrenzen op te zoeken en verder op te rekken. Geluid heeft een groot indirect ruimteslag die vele beperkingen opwerpt en er is, anders dan bij luchtkwaliteit, landelijk en Europees weinig druk op ontwikkeling en gebruik van stillere motoren en banden. Daarmee wordt geluid een lokaal, nagenoeg onoplosbaar probleem. Vanuit gezondheidsoogpunt is dat echter ook een probleem, omdat geluid na luchtverontreiniging de milieufactor is met de hoogste ziektelast. Geluid is niet alleen een vervelend iets waaraan je je kunt ergeren, het kan ook de kwaliteit van je slaap en je functioneren overdag (met grotere kans op fouten en ongevallen) beïnvloeden en tot hart- en vaatziekten leiden die kunnen uitmonden in een hartinfarct. In Nederland overlijden elk jaar tientallen tot honderden mensen als gevolg van blootstelling aan geluid. In MER Haven-Stad is in het spelregelkader (bijlage 1 bij het MER) een complex systeem bedacht om te compenseren voor de hoge geluidbelasting van met name industrie en wegverkeer. Die poging is lovenswaardig, maar kan op een aantal punten beter. Dat systeem heeft voor elke bron dezelfde opbouw. Naarmate de geluidniveaus hoger worden, zijn steeds meer aanvullende of compenserende maatregelen nodig. De concrete maatregelen waarom het steeds gaat zijn overzichtelijk. Het gaat, afhankelijk van het maximale geluidniveau, in volgorde van prioriteit om:

1. Dove gevels (en)
2. Stille zijde<sup>1</sup> (of)
3. Slaapkamers aan geluidluwe zijde

Compenserende maatregelen voor het ontbreken van een dove gevel en/of stille zijde zijn:

- altijd een maatregel trede 1 (lager dan wettelijk voorgeschreven binnenwaarde geluid, extra isolatie tegen burengeluid) plus
- één maatregel uit trede 1 of trede 2: Geurfilters, stoffilters of trede 3 (aangename zijde, groene (speel)plekken in de buurt en andere)

Daarnaast zijn er algemene maatregelen die altijd worden genomen als het geluid hoger is dan de voorkeursgrenswaarde:

- Informeren van kopers
- Sociale huurwoningen niet uitsluitend op de meest geluidbelaste locatie

De lijst bevat goede maatregelen, maar het systeem kan beter. Zoals wij het begrijpen moet er samenvattend bij de hoogste geluidbelasting eerst worden nagegaan of een dove gevel mogelijk is. Als dat niet kan, moet er een stap 3 besluit worden genomen (allebei in combinatie met compenserende

---

<sup>1</sup> Tekstueel staat het wat raar, namelijk dat er een stille zijde wordt gerealiseerd, tenzij ... de slaapkamers dan in elk geval aan de meeste geluidluwe zijde worden gerealiseerd. Waarschijnlijk wordt bedoeld dat als er geen stille zijde kan komen vanwege een andere reden de slaapkamers dan in ieder geval aan de geluidluwe zijde moeten komen. Hetzelfde geldt voor de compensatiemaatregelen (punt c).

maatregelen). Bij elke geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde moet worden nagegaan of een stille zijde mogelijk is (ook als al tot een dove gevel is besloten). Als dat niet kan, moeten de slaapkamers aan de geluidluwe zijde komen. Als een dove gevel of stille gevel niet mogelijk is, moet ter compensatie worden voldaan aan een bepaald binnenniveau (32 dB voor industrielawaai en 30 dB voor wegverkeerslawaai) of moet extra worden geïsoleerd tegen burenlawaai en moet er nog een andere compenserende maatregel worden genomen die niet met geluid samenhangt. Informeren van kopers moet altijd boven de voorkeursgrenswaarde en sociale huurwoningen mogen niet uitsluitend op de meest geluidbelaste locatie komen.

Een aantal maatregelen draagt altijd bij aan het bewerkstelligen van een goed geluidklimaat. Het is dan ook onlogisch om ze als compenserende maatregel te nemen of als maatregel als iets anders niet doorgaat. Het zijn maatregelen die je standaard moet nemen, ook omdat ze relatief eenvoudig en weinig kostbaar zijn. Dat zijn vooral:

- Stille slaapkamers
- Extra isolatie tegen burengeluid
- Informeren van kopers (en huurders)

Het voor nieuwbouw wettelijk voorgeschreven binnenniveau is, bij gesloten deuren en ramen, al zo laag dat slaapverstoring onwaarschijnlijk is. Een lager dan wettelijk voorgeschreven binnenniveau, gebaseerd op gesloten ramen en deuren, levert daarom nauwelijks of geen winst en kan zelfs in bepaalde omstandigheden contraproductief zijn en meer hinder opleveren. Een aan alle kanten goed geïsoleerde woning wordt immers een stille doos, een bunker. Mensen verliezen daarmee het contact met de buitenwereld en kunnen dat zeer onaangenaam vinden.

Een stille, bij voorkeur aangename zijde levert altijd een grote bijdrage aan een goed geluidklimaat en aan woongenot. Bij voorkeur is aan die zijde ook de buitenruimte gesitueerd. In Haven-Stad kent een groot gedeelte van het gebied een forse geluidsbelasting door industrielawaai. Het is daardoor heel moeilijk om een stille zijde tegen industrielawaai te vinden in het gebied. Het bouwen in gesloten bouwblokken met een binnenterrein leent zich hier echter goed voor: de gevels aan de binnenzijde zullen al gauw geluidluw zijn, zeker bij stapelbouw. Bij de nog steeds zeer gewaardeerde vooroorlogse bouw was dit normaal. Het is voor bronnen met een eenzijdige geluidsbelasting, zoals wegverkeer en spoor, met een aaneengesloten bebouwing eenvoudig mogelijk om stille zijdes te realiseren aan de achterkant. Amsterdam kent daarvan vele moderne voorbeelden, zoals de Laan van Spartaan, Funenpark of Zeeburgereiland. Een aaneengesloten front langs een weg of spoor met verglaasde balkons kan goed, maar verdient meer aandacht. Het veel beoogde bouwtype van hoge appartementencomplexen, waarin de meeste woningen slechts 1 buitengevel hebben, maakt het lastiger, want zo'n buitenzijde zou dan altijd aan een van (weg-/spoor)verkeer afgeschermd kant moeten liggen. Uit recent onderzoek in Amsterdam en Utrecht blijkt dat een duidelijker minder gunstig effect te hebben dan een geheel geluidluwe gevel heeft. De reden dat Amsterdam van de 4 grote steden de meeste inwoners heeft die hun geluidklimaat positief beoordelen, komt vermoedelijk voor een groot deel door de stille zijde die veel mensen hebben als gevolg van de traditionele Amsterdamse bouwwijzen en dankzij het stille zijdenbeleid. De traditionele binnengebieden zijn vaak ook groen en versterken daarmee het aangename effect van de stille zijde doordat groen geassocieerd is met rust. Dit zou gekoesterd moeten worden en ook in Haven-Stad zoveel mogelijk toepassing moeten krijgen. Overigens blijkt dat een stille achterkant ook het voordeel heeft dat daar relatief schone lucht is. Als de woning met schone lucht kan worden geventileerd, leidt dat ook tot gezondheidswinst. Een 'aangename, gezonde zijde' is dus stil, groen en schoon.

Dit alles bij elkaar zou tot het volgende beleid kunnen leiden:

Alle woningen in Haven-Stad krijgen:

- Stille slaapkamers
- Extra isolatie tegen burengeluid
- Informatie over geluidniveaus en hoe hiermee om te gaan

Zoveel mogelijk woningen in Haven-Stad krijgen:

- Een stille, bij voorkeur aangename zijde

Alle woningen waarvoor een stap 3 besluit nodig is, krijgen

- Een dove gevel

Een aantal maatregelen kan nog effectiever als ze een iets andere invulling krijgen.

- De stille slaapkamer(s) zijn bij voorkeur aan de geluidluwe zijde, maar het kan ook aan de geluidbelaste zijde als er bijvoorbeeld aan de geluidluwe zijde alleen plaats is voor de woonruimte. De buitenruimte (vaak een balkon) is liefst ook geluidluw (conform het huidige Amsterdamse beleid).
- Informatie over geluidniveaus moet niet alleen voor kopers, maar ook voor huurders beschikbaar zijn. Het meest nuttig is als informatie wordt gegeven over de hogere geluidsniveaus en dat vooral mensen daarvan hinder kunnen ondervinden die geluidgevoelig zijn en/of gauw bezorgd om hun gezondheid. Het is daarbij handig om een link te maken naar een simpel vragenlijstje waarmee mensen snel kunnen bepalen of ze geluidgevoelig en/of geneigd tot bezorgdheid zijn, want niet iedereen weet dat van zichzelf en nog minder staan daar bij een verhuizing echt bij stil.
- Een dove gevel is geen blinde gevel en heeft bij voorkeur een te openen deel dat mensen naar believen kunnen openen en sluiten. In afgesloten toestand moet dan wel aan de vereisten vanwege geluid zijn voldaan, maar het kunnen openen draagt bij aan de woonkwaliteit (bijvoorbeeld vanwege extra spuicapaciteit bij warm weer). Dit principe is nu al onderdeel van het Amsterdamse geluidbeleid bij afgesloten balkons in een overigens dove gevel.
- In de spelregels staat nu dat sociale huurwoningen niet uitsluitend op de meest geluidbelaste locatie mogen komen. Strikt geïnterpreteerd wordt hier aan voldaan zodra er 1 sociale huurwoning op een niet geluidbelaste locatie staat (dat is het namelijk niet meer uitsluitend). Het is lastig om een percentage vast te stellen voor het aantal sociale huurwoningen op geluidbelaste locaties, maar het moet in ieder geval om een substantieel aantal gaan. Een vuistregel kan zijn dat bij geluidbelaste locaties (vooral van eenzijdige bronnen) het percentage sociale huurwoningen lager is dan 50%.

### *Veiligheid*

In het NRD advies hadden we aangegeven dat het belangrijk is dat er veilige loop- en fietsroutes voor kinderen komen naar scholen, speelplaatsen en sportvoorzieningen. Dat is opgenomen als onderdeel van de Amsterdamse beweeglogica (zie hieronder), maar niet apart als spelregel genoemd.

**Prioriteit 2: Bewegen**

Haven-Stad zet sterk in op de fiets en het OV en ontmoedigt het gebruik van de auto. Dit sluit erg aan bij de adviezen die wij bij het NRD hebben gegeven:

- Bouwen in hoge dichtheid met een gemengd voorzieningenpatroon
- Uitgebreid netwerk voor fietsers en voetgangers
- Voldoende sportvoorzieningen in de wijk
- Er zijn voldoende, kwalitatief hoogwaardige speelterreinen voor kinderen
- Aantrekkelijke stoepen, pleinen en parken voor kinderen om te spelen en voor ouderen om te wandelen
- Een lage parkeernorm

Deze punten zijn allemaal onderdeel van het voorkeursalternatief waarin de bouwstenen van de Amsterdamse beweeglogica als uitgangspunt zijn genomen. Het bouwen in hoge dichtheid, een uitgebreid netwerk voor fietsers en voetgangers en een maximale parkeernorm van 0,2 zijn centrale onderdelen van Haven-Stad. Waarborgen dat voldoende speelplekken, sportvoorzieningen en groen (pocket)parken worden aangelegd is als spelregel voor de gemeente bij de verdere ontwikkeling van Haven-Stad vastgelegd.

Met al deze maatregelen verbaasde ons het kader op pagina 46 van de ontwikkelstrategie over de modal split. Daarin staat dat in de eindsituatie in Haven-Stad het percentage fietsers (of fietskilometers) lager is dan het Amsterdams gemiddelde in 2015. Het percentage voetgangers blijft gelijk. Het percentage autogebruikers neemt sterk af. De enige stijging zit in het percentage OV-gebruikers. Als het werkelijk zo is dat in Haven-Stad minder wordt gefietst dan gemiddeld in Amsterdam in 2015, zou dat een verslechtering voor de gezondheid betekenen. Het is prima om een goed OV-systeem aan te leggen, maar niet als dat leidt tot een afname van het aantal fietsers en lopers. Het kan zijn dat hier niet de goede vergelijking is gemaakt of simpelweg dat de percentages niet kloppen. Als ze wel kloppen, verdient dat serieuze aandacht.

**Prioriteit 3: Voeding**

Voor voeding hebben wij in het NRD vier suggesties gedaan

- Geen kindermarketing van ongezonde producten in openbaar gebied
- Geen (nieuwe) snackbars, Mc Donalds etc binnen 250 meter van een school
- Realiseer kleinschalige moestuinen, met name in buurten met veel sociale woningbouw
- Realiseer een groot aantal watertappunten

De laatste drie suggesties zijn als spelregel in bijlage 1 bij het MER opgenomen. De kindermarketing is niet genoemd.

Wij zijn blij met het opnemen van deze suggesties, in het bijzonder die over het niet toestaan van snackbars etc. rond scholen, omdat daarvoor tot op heden geen Amsterdams beleid is.

Het niet opnemen van kindermarketing in de spelregels kunnen we ons voorstellen, omdat dit van alle suggesties misschien wel het lastigst te koppelen is aan een ruimtelijke component. Via andere wegen zullen wij ons blijven inspannen om met name bij sportevenementen voor kinderen geen marketing voor ongezonde producten te hebben.

**Prioriteit 4: (Mee)roken**

Voor Haven-Stad Amsterdam hadden wij 1 concrete maatregel voorgesteld:

- Schoolpleinen, kinderspeelplaatsen, sportvelden en zoveel mogelijk andere plekken zijn rookvrij

Deze maatregel is als spelregel voor de gemeente opgenomen. Dit verdient een compliment, want ook deze is lastig aan een ruimtelijke ingreep te koppelen. Roken is nog altijd de veroorzaker van de meeste ziekte en sterfte in Nederland en voorkomen dat kinderen gaan roken levert de grootste bijdrage aan gezondheidswinst. Het doel is daarom dat kinderen opgroeien zonder dat ze iemand zien roken, het initiatief van de Rookvrije Generatie waarbij ook Amsterdam zich heeft aangesloten. Het rookvrij verklaren van alle plekken waar kinderen dominant aanwezig zijn in Haven-Stad helpt daarbij.

**Prioriteit 5: Overige punten**

Naast de top 4 van belangrijkste ziekteoorzaken, hebben wij bij het NRD de volgende drie suggesties gedaan:

- Geen gasaansluitingen bij nieuwe woningen
- Zo min mogelijk verhard oppervlak en zo veel mogelijk groen en water in openbaar en particulier gebied.
- Maak houtrookvrije woonwijken / -zones.

Haven-Stad heeft aparte aandacht voor het tegengaan van hittestress, onder andere door het aanleggen van groen en water.

Haven-Stad wordt aardgasvrij. Met het dominante bouwtype en de hoogbouw ligt het niet voor de hand dat mensen een open haard aanleggen of gaan barbecueën. Het staat echter niet genoemd in het MER en is dus ook niet opgenomen in de spelregels.

**Vrije keuze bewoners en gezondheid als ambitie**

In het NRD advies hebben wij genoemd dat het belangrijk is om de woonkeuzevrijheid te maximaliseren. Open communicatie over milieubelasting hebben wij genoemd als belangrijke voorwaarde voor keuzevrijheid. Een ander aspect is dat kapitaalkrachtige mensen de meeste keuzevrijheid hebben en dat mensen die zijn aangewezen op sociale woningbouw veel minder kans maken op een kwalitatief goede woning en daarom sneller een omgeving met hogere milieubelasting op de koop toe willen nemen. Beide adviezen zijn voor het (belangrijke) aspect geluid goed uitgewerkt in het MER. Voor de sociale woningbouw hebben wij dat geprobeerd nog wat aan te scherpen. Wij werken desgewenst van harte mee met de verdere uitwerking hiervan.

Hoewel geluid het belangrijkste milieu-aspect is, kan keuzevrijheid ook voor andere milieu-aspecten, zoals geur, nuttig zijn.

**Uitstralen gezondheidsambitie**

Ons NRD advies adviseert om ook te communiceren over 'gezondheid als speerpunt'. Voor het realiseren van de gezondheidsambities is het nuttig als Haven-Stad nu al zou uitstralen dat gezondheid een belangrijke ambitie is. In de ontwikkelstrategie staat in deel 1 'Een gezonde leefomgeving' als ambitie genoemd. Op de website van Haven-Stad staat gezondheid (nog) niet in het lijstje met belangrijke thema's.

Om straks de gezondheidsambities waar te maken is het belangrijk om nu al uit te stralen dat Haven-Stad een gezond gebied gaat worden. Dat bereidt ook toekomstige bewoners, sportclubs, bedrijven

enzovoorts op de maatregelen die in de spelregels staan en nodig bijvoorbeeld aanbieders van gezond eten en drinken uit om zich daar te gaan vestigen.

**Conclusie**

Haven-Stad, en zeker het MER, is op dit moment landelijk een van de plannen met de meest vergaande gezondheidsambities. Zeer lovenswaardig is dat die ambities zijn vertaald in hele concrete maatregelen. Als die maatregelen worden verbeterd en ook daadwerkelijk worden uitgevoerd en als ambitie worden benoemd, zou Haven-Stad een van de gezondste gebieden van Nederland kunnen worden.

20 juli 2017,



Fred Woudenberg