



Op 15 maart vond in De Rode Hoed in Amsterdam het derde en laatste debat plaats in een serie die de afsluiting van het Delft Cluster programma markeert.

Tijdens een economische crisis zou er alle ruimte moeten zijn voor innovatieve ideeën en voor ambitieuze plannen om zo de internationale concurrentie voor te blijven. Investeren in de toekomst in plaats van pas op de plaats maken. Vooruit denken in plaats van over de schouder kijken. Een mooi voorbeeld hiervan is de Zuidas in Amsterdam.

Onder leiding van Ed Nijpels, voorzitter van NLI ingenieurs, debatteerden Dirk Jan van den Berg, Rijksvertegenwoordiger Zuidas, Pi de Bruin, architect en stedenbouwkundige, Klaas de Boer, directeur Zuidas en Mandy Korff, strategisch adviseur van Deltares en redacteur Geotechniek, over de vraag of de Zuidas inderdaad een mooi voorbeeld is. Want zijn de plannen wel ambitieus genoeg en zou het niet een tandje scherper kunnen?

'De Zuidas' is het kantoreengebied aan de zuidkant van Amsterdam, aan weerszijden van

de ringweg A10 tussen De Nieuwe Meer en de Amstel. Het gebied is ruwweg 1 bij 2 kilometer en wordt nu nog geknipt door de A10 en de parallel daaraan lopende metro en treinsporen. Diezelfde knip levert een extreem goede bereikbaarheid vanuit de omliggende stad, de nabije en de verre omgeving. 'Met "seaport" Rotterdam en "airport" Schiphol vormt Zuidas als "brainport" een ijzersterke combinatie, die uniek is in Europa,' stelt de Amsterdamse gemeenteraad in haar visie op de Zuidas.

Dijk, dek of dok?

De Zuidas heeft alle potentie om een toplocatie te worden, met internationale allure en grote economische betekenis, mede voor de 9000 bewoners die het gebied moet gaan tellen. Amsterdam wil daarom dat de Zuidas ook een toplocatie is op het gebied van duurzaamheid, klimaatbestendigheid en leefbaarheid. Maar zijn de plannen wel zo vooruitstrevend en ambitieus als we kijken naar die aspecten? Kenmerkend in de huidige situatie is de op een dijklichaam aangelegde infrastructuur: de A10 en trein-, metro- en tramsporen.

In eerste instantie waren er drie modellen: het dijkmodel, het dekmodel en het dokmodel. Het dijkmodel was de status quo, bij het dekmodel zou de infrastructuur naar maaiveld verhuizen maar worden voorzien van een integrale overkapping, en in het dokmodel zou alles ondergronds komen.

Het dokmodel werd uitverkoren om de Zuidas op één lijn te plaatsen met Canary Wharf en La Défense. Kenmerkend vanuit geotechnisch perspectief is de tweelaags opbouw onder de grond: het autoverkeer op de A10 en de metro gestapeld, en ontsluitingswegen en parkeer-ruimte en een ondergrondse servicelaag boven de treinsporen. Een weloverwogen en nuttig gebruik van de ondergrondse ruimte, zou je denken. Toch raakte de tot dan toe publiek-private ontwikkeling van het Rijk, de gemeente, Prorail, projectontwikkelaars, en overige investeerders, in het slop.

Angst

Minister Cramer van VROM benoemde Dirk Jan van den Berg, voorzitter van het CvB van de TU Delft tot Rijksvertegenwoordiger en vroeg hem het proces vlot te trekken. Uit de opdrachtverlening blijkt waar de angsten zaten en valkuilen gezien werden. Er moest een integraal ontwerp komen waarin de tunnels minder diep liggen om kosten en risico's te reduceren; de risico's van bouwen bij belendingen en bouwen boven tunnels te managen zijn; ...een haalbare en beheersbare business case; ...een realistische strategie ten aanzien van private betrokkenheid. Van den Berg kwam eind 2009 met een oplossing die breed waardering vond. Technisch werd het dokmodel vereenvoudigd tot platte tunnels: één laag diep. 'Dat is *proven technology*, dat kunnen we overzien, dat is verzekerbaar', aldus van den Berg. De angst voor bouwfouten en projectoverschrijdingen werd daarmee gekanaliseerd. Dat het ook nog eens een half miljard bespaarde op de 2.2 miljard euro is mooi meegenomen. Belangrijker misschien nog was het concept van debundling, decomposing en dephasing. Scheid weg, trein en metro met hun verschillende partijen; haal infra, station en onroerend goed uit elkaar, om dezelfde reden; en zorg dat je niet impliciet of expliciet aan het begin alles vastlegt. Faseer en flexibiliseer.

Ambities

Vanuit de geo-engineering vond Mandy Korff in het Rode Hoeddebat dat met deze keuzes nu toch wel erg op de ambitie werd ingeleverd, en Pi de Bruin viel haar bij. Zij zetten het belang goed neer van de menselijke maat, de duurzaamheid en het nemen van verstandige, creatieve besluiten. Voor de risico's maakt het nauwelijks uit of je eenlaags of tweelaags bouwt. Risico's ontstaan als je heel diep gaat, maar twee verdiepingen onder de grond is echt wel standaard in Nederland. En de consequentie is nu dat je

30.000 parkeerplaatsen bovengronds een plek moet geven. Duurzaam zou zijn om dergelijk laagwaardig ruimtegebruik onder de grond te stoppen. Ook de kabels en leidingen missen nu een plek. Als dat betekent dat ook in de Zuidas – zoals in de rest van Nederland – voor elke kabel de straat weer open moet, is dat nauwelijks duurzaam te noemen. Toch was de projectdirecteur Klaas de Boer weinig gevoelig voor suggesties van verbetering. Uiteraard was hij heel blij met een plan dat draagvlak heeft en haalbaar is, en bleef bij zijn standpunt 'Zo gaan we het doen, en niet anders'. De vraag blijft dus over of het vereenvoudigen van de complexiteit van de ontwikkeling ten koste moet gaan van (duurzame) ambities op de lange termijn. Het is een kip of ei probleem, als je niet vereenvoudigt komt de ontwikkeling er niet, als je het wel doet haal je je ambities niet meer.

Duurzaamheid

De discussie ging verder over het begrip duurzaamheid zelf. Duurzaamheid zit niet alleen in de gebouwen. In de visie Zuidas wordt veel aandacht besteed aan flexibiliteit in functie waarbij de gebouwcasco's zowel aan kantoren als aan woningen plaats kunnen bieden. Daarnaast is energiezuinigheid een belangrijk issue en wordt ingezet op warmte-koude opslag. Maar bij duurzaamheid speelt ook het ruimtelijk ontwerp een rol. Voor de leefbaarheid moet er voldoende groen en water zijn. Het urban heat effect dat verwacht kan worden in steden als gevolg van de klimaatverandering kun je heel goed tegengaan met duurzame maatregelen en vooral met water. Maar duurzaamheid kun je niet concentreren op een klein gebiedje, groene daken mogen geen excuustruus zijn voor duurzaamheid.

Met het kennisprogramma Leven met Water is Sponge Job Zuidas ontwikkeld. Dat project geeft een aantal mogelijkheden om water een prominente rol te geven in de Zuidas. De fasering van Van den Berg waarbij eerst als no-regretmaatregel de A10 ondergronds gebracht wordt geeft alle mogelijkheid deze kansen nog ten volle te benutten.

Visie Zuidas: www.zuidas.nl/visie

Sponge Job Zuidas:

www.waternet.nl/werk_in_uitvoering/

Kijk bij Projecten > Sponge Job ■



Telecommunicatietoren in de Zuidas Amsterdam.