

Werken aan het straatprofiel van de toekomst in Amstelslad:

“Dit vraag om een helikopter-aanpak”



[Amstelslad](#), een groot kantoreengebied in Amsterdam Zuid-Oost, wordt de komende jaren getransformeerd van een naar een duurzaam woon-werk gebied. Een mooi streven, maar dat heeft wel nog wat voeten in de aarde. Er ligt namelijk al allerlei infrastructuur in de ondergrond en de ordening daarvan laat bovendien te wensen over. Om de transformatie van het gebied mogelijk te maken zullen er slimme, innovatieve oplossingen moeten worden bedacht. Koppelkansen Amstelslad gaat deze uitdaging aan samen met vertegenwoordigers van het gemeentelijke Planvormingsoverleg (PVO) en de diverse kabel- en leidingbedrijven (energie, water, telecom). Na een [eerdere sessie](#) in november was het doel ditmaal (12 maart) om het ontwerp van de [S111](#) - een hoofdroute voor mobiliteit en nutsinfrastructuur - een slag verder te brengen. Hoe kunnen we dat slim doen? En kunnen we ruimte creëren voor water en groen in het straatprofiel van de toekomst?

Aha-erlebnis

Om de creatieve gedachten op gang te brengen waren een aantal deelnemers van tevoren gevraagd om na te denken over een moment waarop ze plotseling tot een nieuwe inzicht waren gekomen, een 'aha-erlebnis' of een 'omdenk-moment'. Hoe kwam dat moment tot stand? En op welke manier heeft dat geholpen? Er kwamen diverse verhalen naar boven. Wat opvalt is dat problematische situaties vaak de aanleiding zijn om de blik te verruimen, en dat het initiatief van individuele werknemers belangrijk is om tot een oplossing te komen. Zo werd een medewerker van Waternet getriggert door plannen om in een Amsterdamse buurt een grote ontluchtingstoren aan te leggen. Omdat een 25 meter hoge toren in het landschap toch niet zo'n fraai beeld zou opleveren, initieerde de werknemer een werkgroepje om een alternatieve oplossing te bedenken.

Zo ontstond het idee om in plaats van een toren een 'ontluchtings-gemaal' te ontwerpen, een nieuwe uitvinding.

In het geval van KPN noopte een teruggeven opdracht voor het aanleggen van telecom infrastructuur tot het zoeken naar een niet alledaagse oplossing. De aannemer achtte de gegeven opdracht onuitvoerbaar gezien de drukte in de ondergrond. Nadat de situatie aanvankelijk 'niet meer bouwbaar' leek, ontstond er nieuwe oplossingsruimte door breder te kijken naar het pallet aan mogelijkheden; enerzijds door het kabelbed in te dikken, en anderzijds door de scope van het project te verbreden en laspunten in het omliggende gebied te realiseren. Tot slot Liander. Daar kregen medewerkers vanuit een project de vraag om een bestaand gasstation in pandig te maken. Aangezien dat vanuit veiligheidsoogpunt geen goed idee leek, moest er gezocht worden naar een alternatief. Uit nadere inspectie bleek vervolgens dat het huidige gasstation veel groter was dan nodig. Door het station te verkleinen of op te splitsen in twee gebouwen ontstaan er nieuwe inpassingsmogelijkheden. Conclusie van de deelnemers? Niet 'blind staren' op hoe het nu is; door de inzet van nieuwe, efficiëntere technieken en het herordenen van de ondergrond kan er veel ruimte worden gewonnen.

Ontwerp-opgave

So far, so good. Maar dan de echte ontwerp-opgave onder de S111. De verkenning vooraf had uitgewezen dat er, in tegenstelling tot de verwachtingen, onder het wegdek in principe voldoende ruimte beschikbaar is voor een toekomstig warmtenet of een andere voorziening. Een ruimtereservering biedt daarvoor uitkomst. Het belangrijkste knelpunt vormt het bovengrondse toekomstbeeld. Om een aantrekkelijke en klimaatbestendige straat te creëren is er in het bovengronds straatprofiel extra ruimte voorzien voor waterlopen en groen, met name bomen. Zowel water als boomwortels hebben ruimte nodig onder de grond. Aldus de opgave: Kunnen we samen, gezien wat er al in de ondergrond ligt, een slimme oplossing bedenken die ruimte creëert voor meer water en groen?

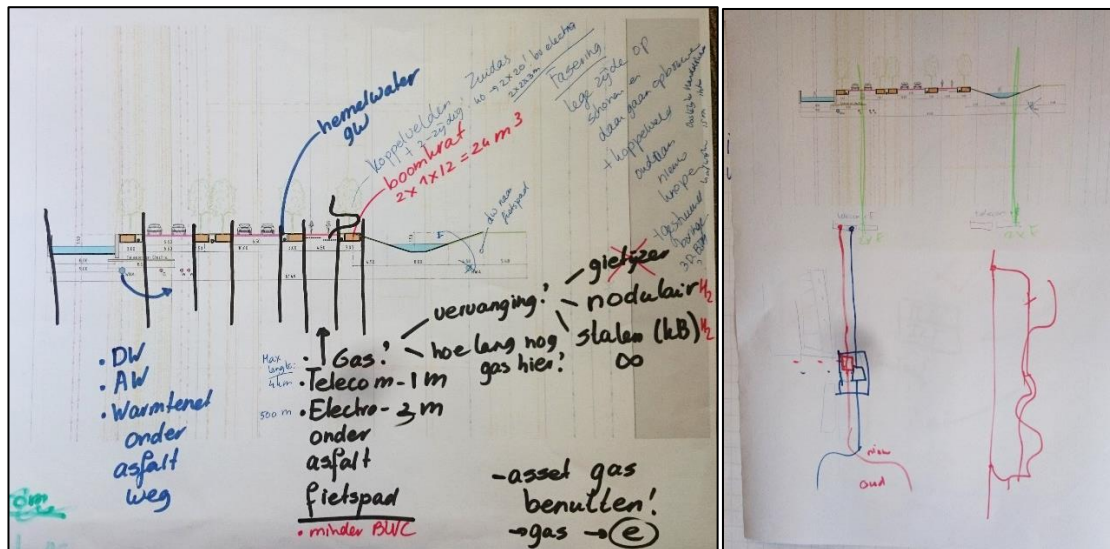


Focus lag op het deel waar de S111 gebiedsontwikkeling [De Nieuwe Kern](#) doorsnijdt. Oplossingen hier zouden ook elders op de weg kunnen worden toegepast. De Nieuwe Kern is een gebiedsontwikkeling waarbinnen zo'n 4500 woningen worden gerealiseerd. Voor de woningbouw wordt het gebied 1.5 tot 2 meter opgehoogd. Deze komt daardoor hoger te liggen dan de S111 (Holterbergweg). Om ervoor te zorgen dat de weg geen 'badkuip' wordt, is het noodzakelijk dat er langs de Holterbergweg aan weerszijden watergangen komen. Daarnaast ligt er dus de opgave om meer groen/bomen toe te voegen voor een betere leefbaarheid en klimaatbestendigheid.

Aan de slag

Deelnemers gingen aan de slag in twee deelgroepen. Groep 1 startte met een verkenning van het minimaal benodigde ruimtebeslag voor telecom en elektra. In de huidige situatie ligt er een circa

8.5 meter breed 'bed' van gas en vooral elektra- en telecomkabels, waarbij de gasleiding vaak onder elektra ligt. Uit de sessie kwam onder andere naar voren dat het ruimtebeslag van telecomkabels door indikken te halveren is van 2 naar ongeveer 1 meter. Ook extra het realiseren van 'groen en water' is mogelijk. Telecomkabels zouden daarvoor eventueel kunnen worden verlegd naar een plek onder de bomen. Er zijn dan wel maatregelen nodig om wortelgroei tussen kabels te voorkomen (bijv. worteldoek). Ook dienen er laspunten voor onderhoud te komen tussen de bomen. Alternatief is om elektra, telecom en/of drinkwaterleidingen onder het 4.5 meter brede fietspad te plaatsen, wanneer de weg opnieuw wordt aangelegd. Voor fietsers zijn er, bij toekomstige werkzaamheden, aantrekkelijke omleidingen via een aangelegen woonwijk mogelijk.



Groep 2 dacht vooral na over de kruispunten waar de doorgaande transport infrastructuur onder de S111 is verbonden met distributienetten in omliggende woonwijken. Ingewikkeldheden daarbij zijn de chaotische ligging van infrastructuur onder het betreffende kruispunt, en de noodzakelijke aanpassingen als gevolg van mogelijk langdurige mutaties door projectontwikkelingen in de wijk. Een oplossing die hiervoor werd bedacht was het aanleggen van 'koppelvelden' met diverse 'handholes' op de kruisingen. Deze vereenvoudigen de toegang tot kabels. Ook het aanleggen van een tweede kabelbed voor elektra en telecom aan de ander kant van de staat werd wenselijk geacht. Zo'n 'gespiegeld tracé' zorgt ervoor dat Amsterdam niet zonder stroom of internet komt te zitten wanneer zich calamiteiten voordoen bij graafwerkzaamheden (ook wel: redundantie). Om dit te realiseren zou er een plan moeten komen voor de aanleg van een nieuw, 'strakker' kabelbed en het tijdelijk koppelen van oude en nieuwe kabels.

Tot slot zou er voor het aanleggen van de infrastructuur op de kruisingen nog meer gebruik kunnen worden gemaakt van [horizontaal gestuurde boringen](#), die verstoring van het bovengrondse verkeer sterk terugdringen. Complicerende factor hierbij is dat echter informatie over de ligging van bestaande infrastructuur vaak niet volledig is. Intrede- en uittredepunt zijn wel bekend, maar in het tussenliggende tracé worden grote afwijkingen worden geconstateerd.

Vanuit ontwerp naar governance en financiën

De oplossingen die voortkwamen uit de ontwerpessies werden door de deelnemers positief beoordeeld. Elke partij heeft een plek in het straatprofiel van de toekomst, goed beheer en onderhoud blijft mogelijk, en er ontstaat redundantie door de aanleg aan twee kanten. Ook het feit dat de gezamenlijk ontworpen oplossingen nog redelijkerwijs binnen het spectrum van 'traditionele oplossingen' passen zorgde voor een gerust gemoed. Toch stopt het verhaal daar niet.

Naast het feit dat de profielen nog verder moeten worden uitgewerkt, zullen ook een aantal financiële en organisatorische kwesties nader inspectie vereisen, o.a.:

- Hoe komen we tot een eerlijke, haalbare kostenverdeling? Is het bijvoorbeeld mogelijk om, gezien wederzijdse afhankelijkheden tussen aanleg en beheer, tot een nieuw financieel arrangement te komen?
- Hoe kom je op een goede manier van de huidige naar de toekomstige situatie? Wat is een werkbare fasering en welke tijdelijke oplossingen zijn mogelijk?
- Hoe ga je om met onzekerheden in de verschillende gebiedsontwikkelingen die de S111 doorkruist? Is het bijvoorbeeld mogelijk om een 'toekomstvast tracé' te realiseren in de hoofdroute (S111), zodat er spelingsruimte ontstaat in omliggende transformatiegebieden?
- Hoe en waar is samenwerking en efficiëntie te vinden in voorbereiding en uitvoering? Kan er bijvoorbeeld een gebundeld BLVC plan of kan er een gezamenlijk contract worden opgesteld?
- Hoe kan de aanleg van nieuwe kabels en het opruimen van oude beter worden georganiseerd? En hoe kan de regie op gestuurde boringen beter worden vormgeven?

De kunst zal zijn om ook voor deze vraagstukken oplossingen te vinden. Voldoen 'traditionele oplossingen hier ook, of is het nodig/zinvol om soms buiten de lijntjes kleuren om tot slimme oplossingen te komen? Eerder [onderzoek naar de governance dimensies](#) stelt vast dat er sprake is van belemmerende financiële en institutionele structuren die het realiseren van koppelkansen in Amstelsad (en breder in Amsterdam) in de weg zitten. Geldt dat ook hier? En, zo ja, wat kunnen we daaraan doen?

Droombeelden, watergangen & een helikopter-aanpak

Dat er organisatorische aanpassingen nodig zijn, bleek ook uit het sluitstuk van de bijeenkomst. Daarin werd deelnemers gevraagd om een individueel leerpunt te formuleren: Wat heb je vandaag geleerd? En wat ga je met dat inzicht doen in de eigen organisatie?

Een aantal leerpunten op een rij tot besluit:

- Waternet: 'Er is meer betrokkenheid van collega's nodig.'
- KPN: 'We zijn nog erg projectgericht in de organisatie. Veel korte termijn projecten, dat gaat de hele dag door. Dit vraagt meer om een helikopter-aanpak. Ik zit er bovenop en ga dat ook meegeven aan mijn opvolger.'
- Ziggo: 'Tussen maken en beheren zitten nog wel wat watergangen. (...) We moeten meer bruggen slaan. Dat ga ik op managementniveau aankaarten en verdedigen.'
- R&D: 'Dat eerste plaatje (toekomstbeeld) moet veranderen. Dat is een droombeeld (...) en dat past niet binnen de manier van werken. Collega's moeten wat vaker bij PVO langskomen.'
- Liander: 'We moeten interne beleidsrichtlijnen aanpassen. Nu mag elektra niet onder asfalt. (...) En toekomstvast maken vergt extra voorinvestering. Daarvoor moeten de handen op elkaar, in eerste instantie intern.'
- Koppelkansen: 'Je kunt wel out-of-the-box nadenken, maar het kan soms ook traditioneel met bewezen technieken. Het hoeft niet zo moeilijk te zijn. Een helder beeld schetsen over toekomst, een stip op de horizon, en dan in overleg tussen partijen komen tot een oplossing.'

Benieuwd naar het vervolg? Volg nieuws en updates op de [Koppelkansen Blog](#).

Door | Joeri Naus, onderzoeker in co-creatie traject Koppelkansen