

Ontwerpfilosofie Duurzaam Construeren

ir. Pim Peters RO, ir. Marijn Landman, ing. Bart Silvijs, IMd Raadgevende Ingenieurs

De constructeur speelt een belangrijke rol bij het verminderen van de inzet van primaire grondstoffen voor de gebouwde omgeving. Circa 60% van het gebouwgewicht bestaat uit de hoofddraagconstructie. Daardoor moet de constructeur niet alleen afwegingen maken op het gebied van zwaartekracht, vormgeving en kosten, maar ook op de milieulast. We kunnen Duurzaam Construeren nu rekenkundig onderbouwen met behulp van bijvoorbeeld een MPG-berekening (Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken). Door meer gebruik te maken van deze rekenmethodieken ontstaat er bij constructeurs het 'Fingerspitzengefühl' voor Duurzaam Construeren. Neemt niet weg dat je als constructeur nog steeds met slimme, soms onorthodoxe, oplossingen moet komen voor echt duurzame gebouwen.

Sinds het Bouwbesluit 2012 vormt de MPG-berekening (Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken) een vast onderdeel van de bouwvergunning voor nieuwbouw van kantoor- en woongebouwen met een bruto vloeroppervlak groter dan 100 m². De MPG-berekening is momenteel in beheer van Stichting Bouwkwiteit. Deze stichting beheert tevens de geharmoniseerde nationale rekenregels en de Nationale Milieu Database van de MPG-berekening (zie kader 'Systematiek'). Sinds 1 januari 2018 geldt volgens het Bouwbesluit een maximum grenswaarde voor de MPG van 1,0, ofwel: de schaduwkosten volgens de MPG-berekening mogen maximaal € 1 per m² per jaar bedragen. Deze eis is nu nog makkelijk te halen voor nieuwbouw, maar het aanscherpen van de eis wordt al onderzocht door een klankbordgroep onder leiding van Stichting Bouwkwiteit. Het bouwbesluit gaat in de toekomst zeker helpen bij het maken van afwegingen op basis van de milieulast van het gebouw en daarmee ook de hoofddraagconstructie.

Systematiek

De geharmoniseerde rekenregels van de MPG zijn ondergebracht in de Bepalingsmethode 'Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken' (fig. 1). In de MPG-berekening wordt voor elk product in het object de toegepaste hoeveelheid materiaal in kilo's ingevoerd. De uitkomst van de berekening is een prijs per vierkante meter bruto vloeroppervlak die per jaar moet worden betaald om de milieuschade van het object ongedaan te maken.

Ten grondslag aan de berekening liggen elf milieueffectcategorieën die een verschillende prijs per kilo waard zijn (fig. 2). Deze waardes worden meegenomen in de LCA-berekening van de producten waaruit het object bestaat. Deze data zijn opgenomen in de Nationale Milieu Database. Hierin zijn de producten ingedeeld in drie categorieën: getoetste merkgebonden data, getoetste merkongebonden data en niet-getoetste merkongebonden data.

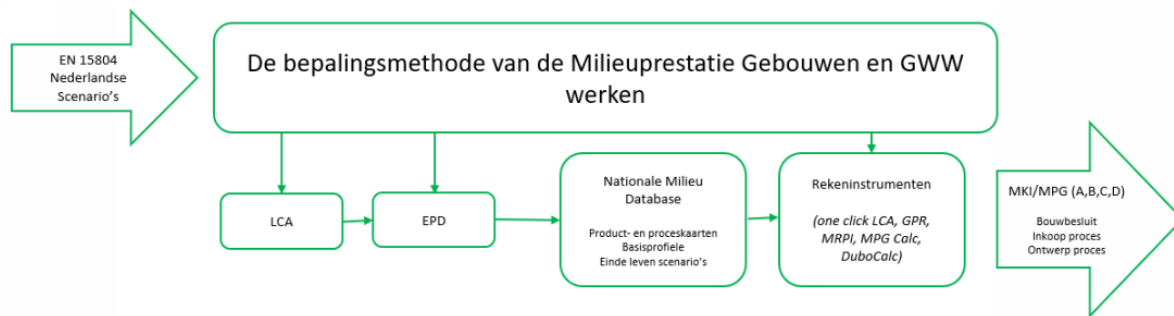


Fig.1 Het overzicht toont de input van de bepalingsmethode en de onderdelen die deze aanstuurt om tot een schaduwprijs (MKI / MPG) te komen

Milieueffectcategorie	Equivalent eenheid	Weegfactor [€ / kg equivalent]	
Uitputting abiotische grondstoffen (exclusief fossiele energiedragers) – ADP	Sb eq	€ 0,16	Grondstoffen
Uitputting fossiele energiedragers – ADP	Sb eq ⁸	€ 0,16	
Klimaatsverandering – GWP 100 j.	CO ₂ eq	€ 0,05	
Aantasting ozonlaag – ODP	CFK-11 eq	€ 30	
Fotochemische oxidantvorming – POCP	C ₂ H ₄ eq	€ 2	
Verzuring – AP	SO ₂ eq	€ 4	
Vermesting – EP	PO ₄ eq	€ 9	
Humane toxiciteit – HTP	1,4-DCB eq	€ 0,09	Emissies
Zoetwater aquatische ecotoxiciteit – FAETP	1,4-DCB eq	€ 0,03	
Mariene aquatische ecotoxiciteit - MAETP	1,4-DCB eq	€ 0,0001	
Terrestrische ecotoxiciteit – TETP	1,4-DCB eq	€ 0,06	

Fig. 2 De 11 milieucategorieën van emissies en grondstoffen waaraan in Europa een milieuweging wordt gegeven

Ontwerphilosofie

Bij het ontwerpen van de hoofdconstructie kan de constructeur op verschillende niveaus invloed hebben op de milieu-impact. Het hoogst haalbare niveau is het gebouwniveau zelf, door een draagconstructie te ontwerpen die aanpassingen gedurende de gebruiksfase mogelijk maakt. Of transformaties van het bestaande vastgoed, waarbij door het benutten van de reservecapaciteit in de bestaande constructie extra bouwlagen aangebracht kunnen worden. Daarna is de invloed op het elementniveau het hoogst haalbare, door een demontabele constructie te ontwerpen en gebruik te maken van remonteerbare verbindingen tussen de constructieve elementen. Het toepassen van gebruikte elementen uit een donorskelet voorkomt het downcyclen van bestaande constructieve elementen. En last but not least op materiaalniveau, door toepassing van betonmengsels met lage milieulast of door het toepassen van gerecyclede toeslagmaterialen.

In 2020 is in *Cement* het artikel “Duurzaam Construeren, 10 jaar later” gepubliceerd, met daarin de 5 principes van Duurzaam Construeren [kader “Principes Duurzaam Construeren”]. Door in het constructief ontwerp uit te gaan van deze 5 principes wordt een hoofdconstructie verkregen met een lagere impact op het milieu (fig. 3). De constructeur kan met de MPG-berekening de 5 principes van Duurzaam Construeren rekenkundig onderbouwen.

Principes Duurzaam Construeren

1. Verleng de levensduur van gebouwen/draagconstructies
2. Beperk het materiaalgebruik
3. Gebruik duurzame materialen
4. Houd rekening met de milieu-impact van (bouw)logistiek en transport
5. Ontwerp de constructie voor circulaire inzet in de toekomst

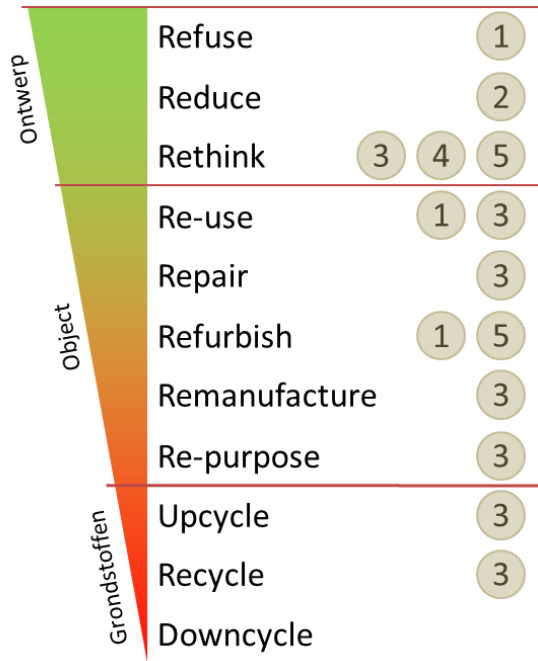


Fig. 3 De vijf principes van Duurzaam Construeren uitgezet op de R-ladder van circulair bouwen

1 Verleng de levensduur van gebouwen/draagconstructies

Het hergebruiken van een gebouw/draagconstructie is, na het weigeren nieuwe materialen toe te passen, de hoogste stap op de ladder van circulair bouwen. Uit ervaring en diverse afstudeeronderzoeken blijkt dat een gebouwcasco dat gedurende de gebruiksfase verschillende functies kan faciliteren, hiervoor het meest geschikt is.

Met het Landman Model [zie kader "Landman Model"] en de Bepaling ESL-factor van Frank Tool [2] kan worden nagegaan in hoeverre de constructieve randvoorwaarden van een gebouw bijdragen aan de kans tot hergebruik. Wanneer men deze kans omgezet naar een verwachte levensduur is het mogelijk dat deze hoger uitkomt dan de default levensduur waarmee in de MPG-berekening gerekend wordt. Door in het ontwerp van een gebouw de juiste constructieve randvoorwaarden op te nemen kunnen we de levensduur verlengen. De milieulast wordt direct verkleind doordat deze over meer jaren uitgespreid wordt.

Dat hergebruik mogelijk is, hebben de betonnen casco's van de jaren 60 ruimschoots bewezen. Veel leegstaande binnenstedelijke kantoren zijn grotendeels getransformeerd naar hippe lofts of

appartementen (foto 1 en 2). De vraag is echter hoe we bij nieuwbouw de kans op hergebruik kunnen vergroten. Een aanpasbare draagconstructie is afhankelijk van de investering die de opdrachtgever wil doen. De constructeur kan hier een grote rol in spelen. Door gebruik te maken van een MPG-berekening in combinatie met een levensduurverwachting voor de variantenstudies zorgt hij ervoor dat de opdrachtgever een weloverwogen keuze kan maken.

Landman Model

In het afstudeeronderzoek van Landman zijn twee groepen met ieder 10 gesloopte en 20 getransformeerde gebouwen geanalyseerd op 62 parameters/vragen. Hieruit kwam naar voren dat 14 parameters een significante invloed hebben op het verlengen van de levensduur. Deze zijn gebundeld in een quick scan waarmee de kans op een succesvolle transformatie van een gebouw inzichtelijk wordt [1].

Deze parameters kunnen als volgt worden omschreven:

- horizontale en verticale stramienmaten
- draagcapaciteit van de constructieve vloeren
- stabiliteitsprincipe
- indeelbaarheid van de verdiepingsvloeren
- ontkoppelbaarheid van de niet-dragende wanden
- positie en aanpasbaarheid van de ontsluiting per vloer
- aanpasbaarheid van de gevel
- ontkoppelbaarheid van de installaties
- horizontale uitbreidingsmogelijkheden van de installaties



Foto 1 en 2 Bij het ontwerp van de nieuwe appartementen aan het Rachmaninoffplantsoen vormde het oude casco van het stadskantoor het uitgangspunt

2 Beperk het materiaalgebruik en 3 Gebruik duurzame materialen

Het zit in de natuurlijke aard van de constructeur om materiaalgebruik voor de hoofddraagconstructie te beperken. Immers, je wilt als constructeur niet bekend staan om het overdimensioneren van het ontwerp, wanneer een constructie kan worden gerealiseerd met kleinere dimensies (lees minder materiaal). Bij de keuze van het constructiemateriaal wordt echter vaak niet lang stil gestaan. Veelal gaat men uit van ervaringen uit het verleden, terwijl de invloed op de

milieulast van deze keuze juist erg groot kan zijn. Tegenwoordig kan deze invloed met behulp van de MPG-berekening worden bepaald en moet van de constructeur worden verwacht dat deze in de materiaalkeuze wordt meegenomen.

Variantenstudies worden gemaakt op basis van ontwerpberekeningen waarmee de dimensies van het constructieve ontwerp worden vastgelegd. Deze dimensies vormen de input voor de diverse softwareprogramma's van een MPG-berekening (GPR Gebouw, MPGCalc, MRPI MPG-software, One Click LCA en DuboCalc). Bij het vergelijken van de milieulast van de varianten is het van belang om rekening te houden met de Functionele Eenheid en deze eenduidig te definiëren. Een betonnen casco bestaande uit wanden heeft naast een dragende ook een woningscheidende functie. Er ontstaat een scheve vergelijking als deze bijvoorbeeld tegenover een constructie van betonnen kolommen en balken gezet wordt zonder de niet-dragende woningscheidende wanden hierin mee te nemen.

Hoewel we in de ontwerpfase bij voorkeur nog niet-productgebonden materialen toe willen passen vanwege een ongunstige 'marktwerking', is dit wel interessant voor het reduceren van milieulast. De duurzaam bewuste leveranciers worden ermee beloond en het kan een vliegwiel zijn voor de gehele branche milieubewuster om te gaan met hun productie en hierin eventueel secundaire grondstoffen toe te passen (foto 3).



Foto 3 Proefstuk van geopolymeerbeton uit het afstudeeronderzoek van Silke Prinsse [3]

4 Houd rekening met de milieu-impact van (bouw)logistiek en transport

De huidige stikstofproblematiek benadrukt nog eens de milieu-impact van (bouw)logistiek en transport. Bij het bepalen van de stikstofdepositie in de bouw, wordt er ingezoomd op activiteiten en transport op een specifieke bouwlocatie. In de MPG-berekening wordt dit nog generiek beoordeeld door middel van standaardwaarden en -transportafstanden. Het is daarom lastig de milieu-impact inzichtelijk te maken.

De keuze van de materialisatie van de hoofddraagconstructie heeft een directe invloed op de bouwmethodiek. Ook de massa en grootte van de constructieve elementen zijn maatgevend voor de (bouw)logistiek en het transport. Daarom is de invloed van de constructeur op dit aspect belangrijk en zeker in het beginstadium van een ontwerpproces kan hier al rekening mee worden gehouden.

Een logisch alternatief is het beperken van de milieu-impact door te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn in de omgeving van de bouwlocatie, bijvoorbeeld het gebruik van lokale (product)leveranciers, grondstoffen en materialen. Het hergebruiken van constructieve elementen op de bouwlocatie of een te slopen gebouw in de omgeving gaat hierin nog een stap verder. Wanneer deze mogelijkheden vroeg in het ontwerpstadium worden onderzocht kunnen deze nog volledig worden geïntegreerd in het ontwerp (foto 4 en fig. 4).

In de toekomst wordt het hergebruiken van constructieve elementen steeds belangrijker met remonteerbaar bouwen. Hierbij worden gedurende de levensduur hoofdconstructies meermalen in en uit elkaar gehaald en moeten de constructieve elementen worden vervoerd. Het is dan ook de vraag welke consequenties dit met zich meebrengt voor de milieulast van de hoofdconstructie, zowel nu als in de toekomst.

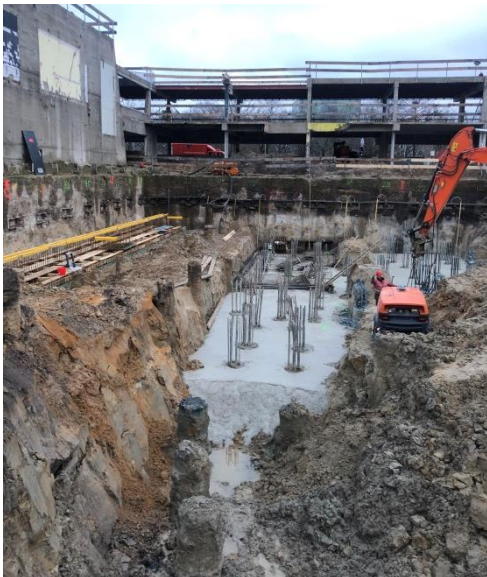


Foto 4 en Fig. 4 De Bunker Toren; een ontwerp van Powerhouse Company in opdracht van RED Company waarin De Bunker de fundering vormt voor de 100 m hoge toren met betonnen draagstructuur

5 Ontwerp de constructie voor circulaire inzet in de toekomst

Het bouwen en slopen van een gebouw veroorzaakt een net zo grote milieulast als de gebruiksfase. Voor circulair bouwen is het daarom van belang op alle fronten actie te ondernemen. Aan de ene kant moet er worden ingespeeld op het recyclen van de elementen en materialen op een hoogwaardig niveau. Aan de andere kant moet men rekening houden met de technische levensduur van de verschillende lagen.

Het principe 'Gebruik de constructie voor meer dan alleen dragen' kan in sommige gevallen lijnrecht tegenover de circulaire gedachte staan waarmee we in deze tijd te maken hebben. De integratie van de hoofdconstructie met installaties en bouwkundige elementen moet bijvoorbeeld demonteerbaar zijn vanwege het verschil in technische levensduur van de verschillende lagen (fig. 5). Dit is tevens een vereiste wanneer het gebouw als materialendepot wordt gezien, waaruit men later

kan oogsten voor een nieuw te bouwen project. De ontwikkeling van het materialenpaspoort (Madaster) gaat dit in de toekomst technisch mogelijk maken.

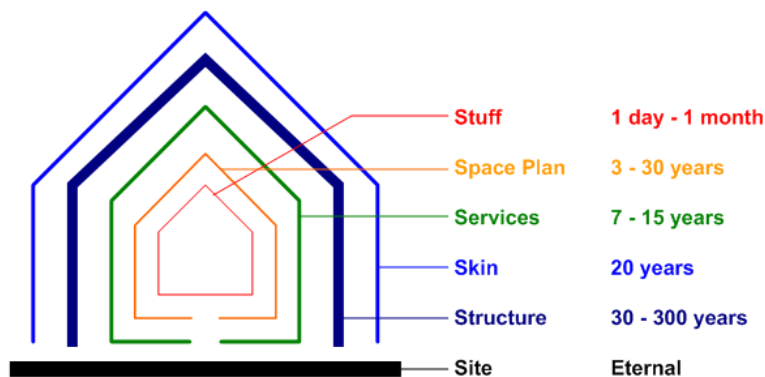


Fig. 5 De verschillende lagen van een gebouw en het onderlinge verschil in technische levensduur volgens Steward Brand [4]

Vooruitblikken op 2050

Terugkijkend naar het afgelopen decennium heeft er een enorme ontwikkeling voor Duurzaam Construeren plaatsgevonden, mede dankzij de MPG-berekening. Om aan te sluiten op het Rijksbrede programma Nederland Circulair in 2050 moeten de eisen van de MPG-berekening verder worden aangescherpt, zodat deze volledig inzichtelijk zijn en marktbreed worden gedragen in 2030. Het bewustzijn van de invloed van de constructeur hierin moet nog verder worden vergroot door het gebruik van de rekenkundige onderbouwing van Duurzaam Construeren.

De afstudeerder Stephan Backx is aan de TU Delft bezig met de volgende stap, door een ontwerptool te ontwikkelen waarin verschillende varianten vergeleken kunnen worden op basis van onder andere de milieulast en de levensduur van de hoofddraagconstructie en de impact van remontabel bouwen. Het materialenpaspoort is inmiddels een breed gedragen concept, dat ervoor moet zorgen dat er geen afval meer bestaat. In diezelfde lijn ligt de ontwikkeling van het constructiepaspoort van IMd in samenwerking met Madaster. Het doel van dit paspoort is het vastleggen van de constructieve gegevens van de hoofddraagconstructie van objecten. Het rekenkundig onderbouwen van het hergebruiken van (delen van) deze objecten wordt met het paspoort in de hand gemakkelijker voor de constructeur. Beide ontwikkelingen zijn mooie voornemens voor een milieubewuster 2020!

Literatuur

1. Landman, M. (2016). Technical Building Properties with the Probability of Elongating the Functional Service Life (masterscriptie). Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven.
2. Tool, F.T. (2010). Ontwerptool voor de beoordeling van constructieve alternatieven op duurzaamheid (masterscriptie). Delft: Technische Universiteit Delft.
3. Prinsse, S. (2017). Alkali-activated concrete: development of material properties (strength and stiffness) and flexural behaviour of reinforced beams over time (masterscriptie). Delft: Technische Universiteit Delft.
4. Brand, S. (1994). How Buildings Learn: What Happens after They're Built. New York: Penguin Books.