

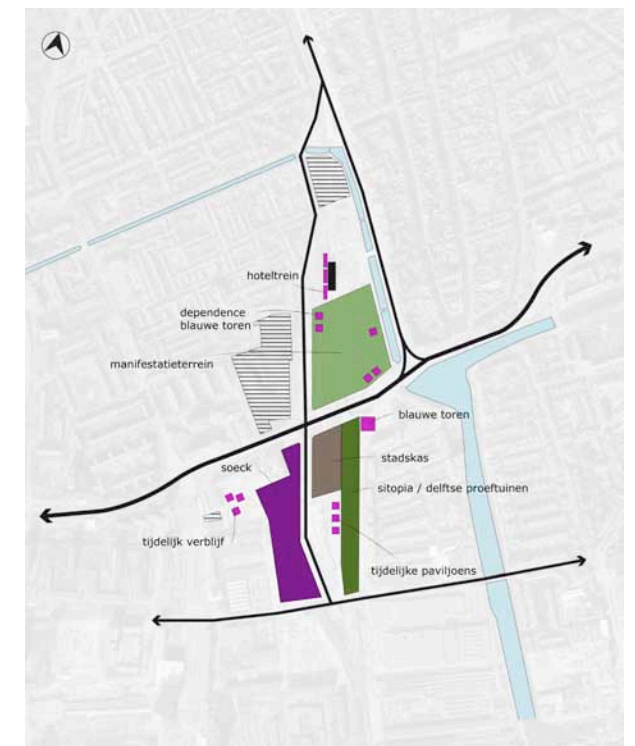
5/ Ruimtelijke scenario's



► Stromen



► Gebieden



► Actoren

Een collectief van ontwerpers heeft gedurende het project de ruimtelijk impact van de tijdelijke initiatieven en de inbedding ervan in de omgeving bestudeerd. Als eerste is een analyse gedaan van stromen (water, groen en verkeer), gebieden (identiteit en samenhang in omliggende gebieden) en actoren (gewenst ruimte- en tijdsbeslag van de initiatieven). Aan deze analyse is de factor tijd toegevoegd. Op basis van beschikbaarheid van kavels, gewenst ruimtebeslag en aansluiting bij de omgeving zijn enkele visualisaties van de mogelijkheden getekend met hun ruimtelijke impact.

Analyse van stromen, gebieden en actoren

Stedelijke stromen trekken zich niets aan van planprojecten en afgebakende gebieden. Water, groen en verkeer zijn dynamische structuren die op stadsniveau georganiseerd zijn. Aansluiting op deze stromen is essentieel om een nieuw gebied een integraal onderdeel van de bestaande stad te laten zijn. De gebieden rondom het spoorzonegebied

hebben sterk verschillende identiteiten. Door met de programmering van tijdelijke en toekomstige ontwikkelingen aan te sluiten bij bestaande identiteiten wordt de haalbaarheid vergroot. Het is belangrijk om van meet af aan actoren bij elkaar te brengen. Mensen die het idee kunnen sturen maar ook mensen die het idee gaan dragen. Met het uiteindelijke doel om initiatieven in het plangebied te ontplooiën die zichzelf kunnen bedruipen.

De factor tijd

In een vijftal scenario's geven we een impressie van wat er zou kunnen gebeuren als je de factor tijd meeneemt in ontwerp en ontwikkeling en hoe daarin een sociale en ruimtelijke inbedding in de omgeving – stromen, gebieden en actoren – kan worden meegenomen. Deze visualisaties zijn bedoeld om de verbeelding te prikkelen en dagen uit tot verder nadenken over mogelijke invullingen voor de Spoorzone.

Stromen

Er lopen enkele lijnen door het gebied die de spoorzone met de rest van de stad verbinden. Als het spoor onder de grond verdwijnt, kunnen de verkeersassen in oost-west richting verstevigd worden. De verkeersintensiteit in de Phoenixstraat wordt dan verlaagd en er komt een nieuwe ontsluitingsweg voor het westelijk deel van de spoorzone. De belangrijkste nieuwe groene verbinding loopt in noord-zuidelijke richting en bevindt zich boven op de spoortunnel. Parallel hieraan kan een tweede groene as komen die voor zowel de nieuwe bebouwing als de bestaande gebiedsranden extra kwaliteit kan verzorgen. Op eenzelfde manier kan een blauwe as gemaakt worden door het aanvullen van de bestaande waterstructuur met nieuwe plassen en waterlopen. In het zuiden van de spoorzone voegen deze nieuwe assen zich bij elkaar tot een groen-blauwe as met mogelijkheden voor ecologische ontwikkelingen.

Gebieden

De rustige Hof van Delft uit de jaren '30 en de gezellig drukke historische binnenstad hebben ieder een heel eigen karakter. Wel hebben beide een heldere rand aan de spoorzone met gelijke rooilijn, bebouwingshoogte en bebouwingstypologie. Ook Delftzicht heeft een duidelijke rand aan de spoorzone, maar weer een heel andere identiteit – nieuw stedelijk wonen. Voorhof, het gebied rond de Westlandseweg en het bedrijventerrein hebben minder fraaie randen. In deze gebieden kan door de vele restruimtes en versnipperde openbare ruimte aan te pakken een goede verbinding met het spoorzonegebied gemaakt worden. Ook de programmering kan bindmiddel zijn; de Soeck die aansluit op de winkelroute aan de Papsouwse laan in de Voorhof bijvoorbeeld, of het centrale terrein voor kleinschalige culturele initiatieven en grotere evenementen dat bezoekers van de toeristische binnenstad en de bewoners van de Hof van Delft bij elkaar brengt.

Actoren

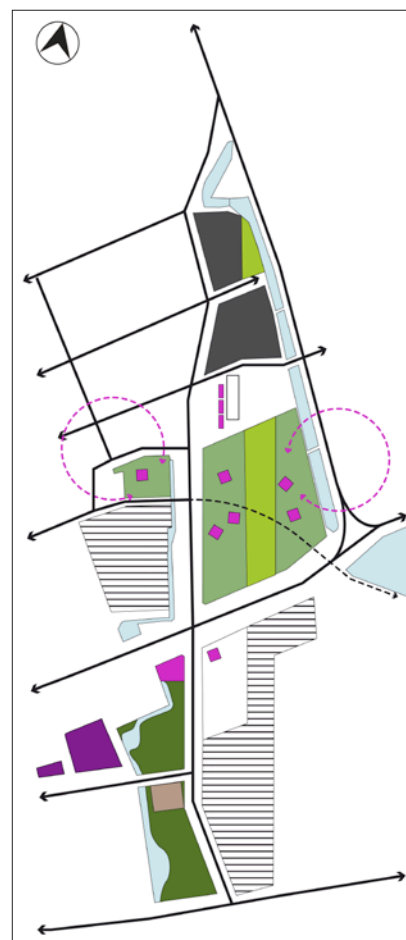
Voor ieder initiatief binnen Gebruik de Lege Ruimte is geïnventariseerd wat de behoeften en ideeën zijn op ruimtelijk, organisatorisch en technisch vlak. Een vertaling van al deze wensen in een ruimtelijk beeld laat zien dat het totale plangebied vrijwel volledig ingevuld wordt. Ook de kavels die in eerste instantie nog niet vrijkomen. Er is dan ook bijna geen ruimte meer voor nieuwe initiatieven! Een mogelijk alternatief is alle initiatieven tegelijkertijd te laten starten op de eerste beschikbare kavels. Hierdoor zullen de meeste initiatieven kleiner moeten beginnen dan zelf begroot. Zo'n bescheiden start vergt een kleinere startinvestering waarmee risico's beperkt worden. De initiatieven kunnen dan meegroeien met de ontwikkeling van het gebied waarmee de kans op slagen wordt vergroot. Deze verkenning laat zien dat de factor tijd een belangrijk gegeven is binnen de invulling van het tijdelijke ruimte.

- spoorpark
- veld
- eetbaar groen
- klein initiatief
- soeck
- stadskas
- bebouwing
- water
- leeg kavel
- weg
- langzaam verkeer
- relatie met de buurt



Scenario 2014

In 2014 komen de eerste locaties vrij. Met kleine initiatieven, zoals 'Sfeerverplichting' worden de buurten rondom de locaties betrokken en hebben de mensen die het meeste overlast van de Spoorzone gehad hebben er nu ook het eerst plezier van. Het sportveld op de Grotiuslocatie is zo'n plek, die door 'Tingelen' eenvoudig en snel tot een waardevolle openbare ruimte getransformeerd wordt. De 'Soeck' ligt aansluitend aan het winkelgebied van de Papsouwselaan (In de Hoven) en wordt voor het winkelend publiek een vanzelfsprekend onderdeel van de route. De grote kavels aan de Verlengde Coenderstraat worden door de 'Delftse Proeftuin' ontwikkeld, waarbij de aanleg en het beplanten van een nieuwe aantrekkelijke waterstructuur direct wordt meegenomen.



Scenario 2015-2017

Tussen 2015 en 2017 worden het Stadskantoor en het kavel aan het nieuwe Bolwerk opgeleverd en komt het kavel aan de Westvest vrij. Dit is een kavel met drie verschillende hoogtes waaronder het dak van de tunnel. Het dak van de tunnel wordt beplant of als (moes)tuin beschikbaar gesteld waardoor inwoners van Delft een aanleiding hebben om de plek te gebruiken of te bezoeken. Door kleine projecten zoals 'Hoorbare Herinneringen', 'Hotelrein' en 'Films op Wachtende Gevels' ontstaat in korte tijd een aantrekkelijke plek. Aan de Ireneboulevard fungeert de 'Blauwe Toren' als uitkijkpunt, infocentrum en atelier. Het succes van de 'Delftse Proeftuin' leidt ertoe dat ook de 'Stadskas' gerealiseerd wordt, waar je niet alleen het voedsel uit de Spoorzone kan proeven en ervaren maar ook de nieuwste technologieën op het gebied van duurzame voedselvoorziening.



Scenario 2017

In 2017 is de locatie aan de Westvest compleet bebouwd en komt het Grotiussterrein vrij. Hier kan het 'Evenemententerrein' grootschalige evenementen organiseren en wordt de nieuwe waterstructuur direct aangelegd als afscheiding van het terrein. De 'Stadskas' breidt uit en kan ook de vrijkomende kavels aan de oostzijde van de Verlengde Coenderstraat gaan beplanten. Samen met de bewoners van de wijk Delftzicht wordt het Spoorpark aangelegd en worden langzaam verkeerroutes van oost naar west gevormd. Door in de 'Stadskas' en de 'Delftse Proeftuin' de voedselkringloop weer zichtbaar te maken in de stad ontstaat een Delfts 'Sitopia'.



Scenario 2025

In 2025 zijn de fruitbomen uit de 'Delftse Proeftuin' groot geworden en hebben de gebruikers van de moestuinen zich samen met andere geïnteresseerden verenigd in collectieven die hun eigen woonblokken houden. De groepen bouwen hun woningen om de fruitbomen en moestuinen die ze zelf aangelegd hebben heen en oriënteren hun woningen zodanig dat ze het spoorpark kunnen gebruiken als een extra achtertuin.



Scenario 2035

In 2035 zijn ook op de andere locaties woningen gebouwd. Door het succes van de collectieve aanpak van de eerste delen en schitterende groenblauwe structuren die inmiddels volgroeid zijn, vlogen de kavels als warme broodjes over de toonbank. De 'Soeck' heeft zich verplaatst naar een andere locatie in Delft maar een aantal ondernemers zijn gebleven en runnen hun winkels nu vanuit de plinten van de gebouwen. Bijna alle tijdelijke ontwikkelingen zijn verdwenen of opgenomen in de definitieve bestemmingen. Alleen de 'Blauwe Toren' staat nog fier overeind en herinnert aan een tijd dat alles mogelijk was in de Spoorzone ...

Conclusie

De analyses van stromen en gebieden laten zien welke mogelijkheden er zijn voor de actoren om met de plannen van Werkplaats Gebruik de Lege Ruimte aan te sluiten bij bestaande stedelijke structuren. De scenario's zijn de ruimtelijke vertaling van de plannen en laten zien dat er een verweving van tijdelijke en definitieve ontwikkelingen mogelijk is en welke meerwaarde dit op kan leveren. De scenario's zoals hier gepresenteerd geven een mogelijke invulling van het plangebied. Deze invulling is mede gebaseerd op de informatie die bij de start van Werkplaats Gebruik de Lege Ruimte beschikbaar was. Door de grote tijdspanne van de ontwikkeling zal de planning en de definitieve invulling van het plangebied aan verandering onderhevig zijn. Een plan voor de ontwikkeling van de Spoorzone zou dan ook geen statisch plan moeten zijn, maar een dynamische strategie. De scenario's zijn een eerste oefening in het ontwerpen van deze dynamische strategie en laten zien hoe je met tijdelijke functies in het plangebied kan schuiven en welke meerwaarde dit oplevert voor de definitieve ontwikkeling. Het zou interessant zijn om deze ontwerp-oefening te herhalen wanneer er zich nieuwe ontwikkelingen aandienen. Bijvoorbeeld als de nieuwe plannen voor de permanente ontwikkeling in november 2012 gepresenteerd worden, als de beschikbaarheid van kavels duidelijk is of wanneer er zich nieuwe plannen voor tijdelijk gebruik aandienen. Het inbedden van de ontwikkeling van de Spoorzone in de bestaande stad is essentieel voor het uiteindelijke succes van het gebied. De analyse en scenario's laten zien dat er veel kansen zijn om de bewoners van de omliggende gebieden actief bij de ontwikkeling te betrekken. Zij kunnen met tijdelijke initiatieven zelf de kwaliteit van hun woonomgeving verbeteren. Speelplekken, tuinen en wandelroutes hebben veel meer succes als ze door de gebruikers zelf bedacht zijn. Het actief faciliteren van bijeenkomsten voor omwonenden waar initiatieven ontwikkeld en ontworpen kunnen worden, is in onze ogen een belangrijke volgende stap in de succesvolle (tijdelijke) ontwikkeling van de Spoorzone.

Remco Looman, Marjolein Pijpers-van Esch, Heleen Bothof,
Jos Jonkhof, Valerie Koppelle

