

SPOORZONE DELFT, NIEUWE RUIMTE IN EEN HISTORISCHE BINNENSTAD



Van een bovengrondse fietsenzee naar een ondergrondse stalling

Tot 2015 doorkliefde de spoorlijn het oude Delft en konden treinreizigers zo de huiskamers inkijken van de panden naast de spoorlijn. Wie nu met de trein naar Delft reist, duikt onder de grond. Bovengronds is een nieuwe zone ontstaan, midden in de oude kern van Delft. Gido Ten Dolle, directeur Ruimte en Economie van de gemeente Delft: 'Wereldwijd is het interessant als er in een oude historische stad een open ruimte ontstaat die je moet ontwikkelen; hoe ga je de andere gebieden aan het nieuwe gebied koppelen en ook daar de motor op gang brengen?'

Over de Spoorzone van Delft

De Spoorzone in Delft omvat een gebied van 24 hectare. Opdrachtgevers van het project zijn het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Delft. De projectleiding van de spoortunnel en OV-knoop is in handen van ProRail en de gemeente Delft/Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente Delft, de provincie Zuid-Holland, Stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam financieren gezamenlijk het project.

WAT WAREN DE OORSPRONKELIJKE PLANNEN VOOR DE SPOORZONE?

'Twaalf jaar geleden hebben we de doelstellingen vastgelegd. De aandacht ging aanvankelijk vooral uit naar de realisatie van het ondergrondse spoortraject. Simpel gezegd was het project vooral: grond opentrekken, buizen erin, grond dichtmaken. Pas recent konden we een stap zetten met de bovengrondse activiteiten. Eindelijk kon het masterplan uit 2005 met een nieuw station, woningen, kantoren, groen en water tot uitvoering komen.

Bij de realisatie van het project kregen we volop te maken met de conjunctuur. Zo hebben we in de crisisjaren ten opzichte van de eerste plannen aan ambities moeten inboeten. Nu de tunnel er ligt, is de economische situatie opnieuw veranderd. Er is weer meer investeringsruimte. Daar kwam het advies van de Adviesgroep 'Delft Herstelt' uit 2016 onder leiding van Wim Deetman bij. De doelstellingen zijn bijgesteld. Nu gaan we echt aan de slag met het bovengrondse gebied.'

KUN JE IETS MEER ZEGGEN OVER DE AANPASSING VAN DE OORSPRONKELIJKE PLANNEN?

'We zijn nu bezig met een herijking van het Integraal Ontwikkelingsplan. Die herijking is nadrukkelijk geagendeerd. Ten opzichte van 12 jaar geleden is er op verschillende terreinen veel veranderd zoals op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit en parkeren. In september 2016 was het advies van het Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone Delft BV (OBS) om nu het momentum te pakken, voordat je snel kavels op de markt plaatst. Daarbij moet je opnieuw kijken of het programma van 2014 nog klopt. Sluiten de woningbouwplannen nog aan op de behoefte? Kunnen we het gebied echt voor de Delftenaren



Nieuw Delft



Impressie Nieuw Delft inclusief bebouwing

maken, door bijvoorbeeld ook woningvoorzieningen voor ouderen op te nemen? We hebben in november en december sessies gehad met de Raad van Advies voor de Spoorzone, deskundigen en het college. In juli 2017 is het herziene plan in het college vastgesteld.'

KIJKEN JULLIE OOK NAAR DE VERBINDING TUSSEN HET GEBIED EN DE REST VAN DE STAD?

'We kijken nadrukkelijk hoe het nieuwe gebied op andere delen in de stad kan aansluiten. De Spoorzone breidt het centrum uit, maar legt ook verbinding tussen het oude centrum en de stadswijken die voorheen door het spoor van het centrum afgescheiden waren. Het ontstaan van een nieuw gebied midden in de stad zet iedereen wel aan het denken. Zo wil een zorginstelling die nu aan de rand van de stad zit, graag naar een centralere plaats verhuizen omdat de ouderen wat meer reuring willen. En als een corporatie nieuwe huurwoningen bouwt die tegenover huurwoningen uit de jaren tachtig komen te liggen, dan wordt het verschil in kwaliteit tussen deze woningen wel erg groot en zichtbaar. Leg dat maar eens uit aan je bewoners.'

VOELEN DE INWONERS VAN DELFT ZICH BETROKKEN BIJ HET GEBIED?

'Inwoners voelen zich steeds meer betrokken en dat gaat organisch. Dat kun je vergelijken met het onttakelen van een huis. Eerst strip je er alles uit en dan voelt het bijna niet meer als je huis. Op een gegeven moment maak je er een casco-geheel van. Daarna begint de fase van het je weer eigen maken door behang uit te kiezen en er vloerbedekking in te leggen. Dat psychologische moment ontstond letterlijk toen we de klinkers legden en de bomen plaatsten. In het najaar ging men voor het eerst massaal op social media met het gebied aan de slag. De mensen hadden tot dan toe alleen op de tekeningen gezien waar de stenen en de bomen zouden komen. Toen zagen ze het in het echt: het zijn dus dié klinkers en ze liggen er zo in en zo zien onze bomen eruit. Daar ging men over nadenken. 'Was dat nu de goeie boom?' Psychologisch wordt het gebied meer van jezelf. Net als bij het leggen van tapijt en de inrichting van je keuken.' We betrekken mensen nu wel bij de plannen voor de inrichting van het park. Ik denk dat we komend jaar nog meer betrokkenheid van bewoners gaan zien.'

'Ik hoop dat we daarbij het positieve gevoel van nu kunnen vasthouden. Dat zal nog best lastig worden. Het zal nog vijf tot zeven jaar doorgaan voordat we het overgrote deel van het gebied hebben ontwikkeld. Op sommige plekken gaan



Het toekomstige Student Hotel in Nieuw Delft

we pas over drie tot vier jaar bouwen. Ik ben benieuwd hoe lang het elastiek van geduld is. Hoe lang houden de inwoners het vol? Nu komen plekken klaar en ziet het er goed uit. Straks komen de vrachtwagens weer met zand en heipalen. Dan zal de reactie misschien zijn: 'Is het nou nooit af?'

TOT SLOT: WAT ZIJN DE GELEERDE LESSEN?

'Terugkijkend had je de ontwikkeling van het gebied natuurlijk beter in deelgebieden kunnen opsplitsen, en de ontwikkeling en financiering van het hele gebied kunnen faseren. Dat ging alleen niet, omdat we in één deal met het Rijk tot afspraken moesten komen. Hierdoor werd het een alles-of-niets-benadering, met alle grote risico's van dien. Verder hebben we de ontwikkeling van het gebied op een zakelijke manier in een BV geplaatst. Op die manier konden we strakker sturen en het tempo bepalen. Bovendien bleven we onafhankelijker en konden we de ontwikkeling op wat meer afstand houden van de politieke besluitvorming. Het was een goede keuze, maar die had zeker ook

een keerzijde. Het heeft het voor de inwoners van de stad moeilijker gemaakt om mede-eigenaar te worden van het gebied dat we ontwikkelen. Daar moeten we de komende jaren goed opletten. Delftenaren zullen steeds meer invloed op de keuze van inrichting willen hebben en ook krijgen. Ik zie dat als een positieve ontwikkeling. We geven de Spoorzone letterlijk weer terug aan de stad.'

'Het project zelf is nog steeds één grote leerervaring. Het gebied blijft altijd in beweging, het is altijd dynamisch. Als de tegels erin liggen, is er weer een andere opgave. Dat is ook een enorme uitdaging voor overheden. Overheden zijn erg getraind in het realiseren van projecten: als iets klaar is dan hoeven we er niet meer naar om te kijken. Maar we moeten mensen nu trainen dat het nooit klaar is. Dat moet je niet als een teleurstelling zien. Nu gebeurt dat nog wel. We zijn nog te vaak te resultaatgericht: het project is afgesloten, er zijn nieuwe palen, een paar bomen en een bankje geplaatst. Zoals het op de kaart stond. En dan blijkt dat mensen daar niet gaan zitten, maar aan de andere kant. Dat wordt door mijn medewerkers soms te snel als een mislukking gezien. Maar dat hoeft niet. Het is goed. Je leert met elkaar en je ziet hoe het gebied zich gaat vormen. De Spoorzone is op deze manier voor ons een unieke levende proeftuin van stedelijke ontwikkeling.'