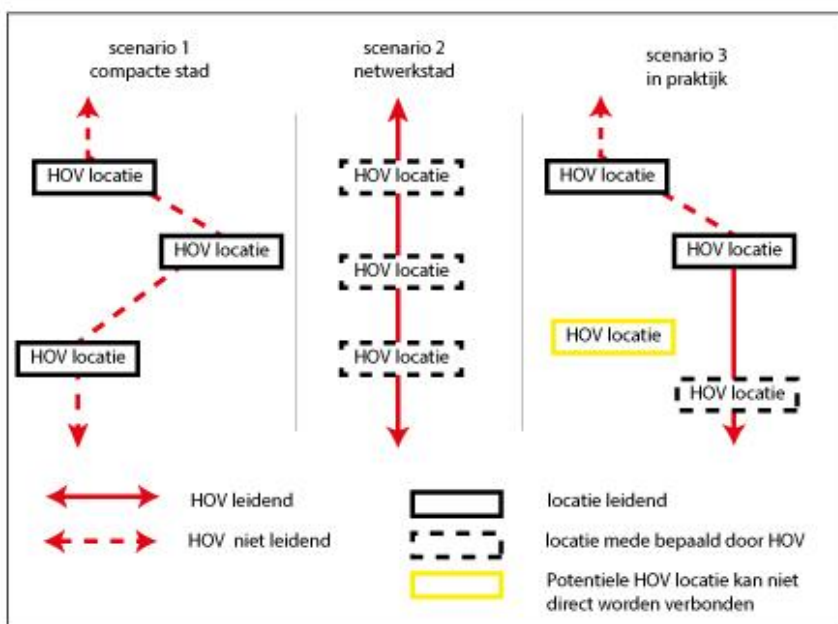


REFLECTIE

Voor de reflectie wordt teruggekeken op de producten en het proces van het project. Mijn afstudeerproject kent een proces waarin een opgave voor een HOV-lijn is gecombineerd met een stedenbouwkundige opgave voor een stedelijke vernieuwingsgebied. Uit dit proces zijn naast een ontwerp ook twee strategische elementen gekomen. Hierbij sluit mijn afstudeerproject aan op de doelen van de studio "Urban regeneration" waarin dit afstudeerproject tot stand is gekomen.

De studio is namelijk gericht op methodes die een toevoeging zijn aan strategieën voor stedelijke vernieuwing. Hierbij moet gedacht worden aan methodes van; publieke interventies, stedenbouwkundig ontwerpen, duurzame ontwikkelingen, behoud van erfgoed en strategische planning. (TU Delft, s.d.¹⁾)

Het ontwerp bevat twee strategische elementen. De eerste betreft een hulpmiddel voor het ontwerpen van een tracé van een HOV-lijn. Dit hulpmiddel (zie onderstaand figuur en hoofdstuk 3.3) kan worden toegepast in bestaande situaties die niet ontworpen zijn vanuit de compacte stad, waar de stedelijke vernieuwing wel wordt toegepast in de visie van de compacte stad en waarin een opgave ligt voor een HOV-lijn. Het tweede element is een combinatie van een aantal stedenbouwkundige interventies (zie hoofdstuk 5.2) met als doel behoud van het erfgoed van de naoorlogse wijken. De zet van stedenbouwkundige interventies zijn opgezet voor één bepaalde stempel.



Concepten in scenario:

- compacte stad: scenario stedenbouwkundig plan leidend voor tracé HOV

- netwerkstad: scenario verbinding (HOV-lijn) is leidend voor stedenbouwkundig plan

- in de praktijk: scenario combinatie stedenbouw - kundig plan en HOV

- altijd uitgaande van een wisselwerking en directe verbinding

Voor beide strategische elementen geldt dat zij alleen toepasbaar zijn als de situatie en doelen in een nieuwe locatie hetzelfde zijn. Beide elementen zijn dus generiek echter kunnen niet breed worden toegepast in de praktijk. Het eerste element is een resultaat van het onderzoek en het tweede element is het resultaat van het ontwerp.

¹ <http://www.bk.tudelft.nl/nl/over-faculteit/afdelingen/urbanism/organisatie/leerstoele/ruimtelijke-planning-en-strategie/education/graduation-studio-urban-regeneration/> website bekeken in juni 2013.

Relevantie

Het eerste strategische element moet helpen bij het ontwerpen van een goed tracé voor een HOV-lijn en moet er voor zorgen dat stedelijke ontwikkeling en HOV-lijn elkaar versterken. Dit is relevant omdat een aantal punten dan geoptimaliseerd kan worden. Voldoende verdichting kan bijvoorbeeld draagvlak leveren voor een halte van een HO lijn, tegelijkertijd kan een HOV-lijn er voor zorgen dat een gebied goed bereikbaar blijft ondanks de verdichting en hierdoor mede de verdichting bereikbaar maakt. Daarnaast is bij een goede inpassing en een goed gekozen route van een HOV-lijn, sprake van een bijdrage aan de bereikbaarheid van de bestemmingen langs de route. Een verbeterde bereikbaarheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van een gebied en is op deze manier maatschappelijk relevant.

Het tweede element heeft als doel behoudt van het ontwerp en behoudt van de huidige woningen. Het behoud van een groot gedeelte de woningen binnen het ontwerp betekent het behoud van woningen voor mensen met de laagste inkomens. (Lakenman, P. 2009) Tevens maakt het de stedelijke vernieuwing bereikbaar voor huidige bewoners. Het tweede element is dus op deze manier maatschappelijk relevant.

Vanuit wetenschappelijk oogpunt zijn de concepten van de compacte stad en de netwerkstad vergeleken op "bereikbaarheid in context van een HOV-lijn" en "visie op stedelijke ontwikkeling". Uit de theorie van de concepten van de netwerkstad en de compacte stad komt naar voren dat de beide concepten op zich geen eenduidige criteria beschrijven voor een HOV-lijn. Bij een ontwerp voor een nieuwbouwlocatie maakt het voor een HOV-lijn dus niet uit welk concept gekozen wordt als drager voor het ontwerp.

Beide visies op stedelijke ontwikkeling sluiten elkaar niet per definitie uit. Ontwerptechnisch is het verschil tussen beide visies is voornamelijk gericht op de mate van regulering (zie onderstaand figuur). Ontwerpen vanuit de beide concepten kan leiden tot hetzelfde ontwerp. Wanneer vanuit de visie van de compacte stad wordt ontworpen met infrastructuur als belangrijkste middel, dan kan men spreken van een combinatie van de compacte stad en de netwerkstad. De mate van regulering en het standpunt van een gemeente/overheid/ontwerper hierover zijn van belang bij het bepalen van in welke mate deze visies op stedelijke ontwikkeling worden toegepast.

Concept:	Belangrijkste middelen:	Planvorming:
Compacte stad	Zonering en dichtheid	Gerichte regulering
Netwerkstad	Verbindingen (infrastructuur)	Weinig tot geen regulering

Overzicht procesmethodiek

De producten zijn tot stand gekomen gedurende het proces van het afstudeerproject. Het proces van het project bestaat uit drie onderdelen het framework, het onderzoek en het eindproduct. Het framework behelst de kaders van het project. Het onderzoek bevat de onderwerpen en is uitgevoerd aan de hand van meerdere onderzoeksmethodes. De methodes die zijn gebruikt, deskresearch, literatuurstudies, interviews, observaties, analyses (verschillende types) en een casestudy. Vanuit het framework en het onderzoek zijn aanbevelingen gedaan voor het ontwerp. Naar aanleiding van het ontwerp en de aanbevelingen is de conclusie gemaakt. Hieronder staat het proces schematisch uitgewerkt.

