

Commissie Stadsschoon struikelt over tailtrack



De Commissie Behoud Stadsschoon is de afgelopen weken flink gestruikeld over de nog aan te leggen tailtrack op de Westvest. Tailtrack??? Vreemd woord, inderdaad. Letterlijk vertaald zou je zeggen: *staartspoor*. In vakjargon is het: “een spoor, dat lang genoeg is om te worden gebruikt om snel van de ene aankomst-/vertrekbundel naar de andere te kunnen doorwisselen...” *Links de verhoogde trambaan in wording.*

Daar word je niet veel wijzer van. De beste aanduiding is nog: zijspoor. Op de Westvest, ter hoogte van het station, wordt het een extra tramspoor, naast de twee al bestaande sporen, bedoeld voor trams om uit te wijken, te keren, te wachten en een tijd te staan, terwijl het andere tramverkeer gewoon doorrijdt. Ook bussen

moeten hier kunnen doorrijden, want die gebruiken ook de nieuwe, verhoogd aangelegde, trambaan. En taxi's? Wie weet. Die razen er in sommige steden ook overheen.

De tailtrack strekt zich uit van iets ten noorden van de Poppesteeg tot 150 meter verderop bij de Barbarasteeg, precies op de plek waar voetgangers (en alhoewel niet de bedoeling, ook fietsers) oversteken van en naar het station. Het derde spoor komt pal ten oosten van, ofwel precies naast, de nieuwe tram- en bushalte te liggen. De Westvest is hier breder en de bebouwing ligt wat verder van de straat. Er zou een brede stoep komen, maar die moet nu smaller worden. Ook fietsers en auto's (alleen bestemmingsverkeer) krijgen minder ruimte.



Artist impression van Mecanoo Architecten voor de Westvest: wandelallee met tram zonder verhoging.

Het zijspoor is speciaal bedoeld voor lijn 19, tegenwoordig Randstad Rail, tussen Leidschendam en Delft. Behalve tram 1 gaat straks dus ook 19 over de Westvest, en vervolgens via de Zuidwal naar de TU-wijk. Daar is al ruim baan gemaakt voor de tram en ligt ook al rails. Maar doorrijden kan pas als de Sebastiaansbrug klaar is. Dat zal op zijn vroegst pas in 2020 zijn, zo hopen de gemeente Delft, de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio, “op basis van een eerste verkenning”.

Niettemin is er nu al een vergunning aangevraagd om de tailtrack te mogen neerleggen. Waarom tram 19 een eindhalte nodig heeft bij het station, dat is nog weer een heel andere vraag. Er is sinds 2014 een gloednieuwe tailtrack bij het Kalverbos, het huidige eindpunt van lijn 19. Ook daar zie je drie tramsporen naast elkaar liggen met een wachtende tram.

De Commissie Behoud Stadsschoon heeft inmiddels bij het stadsbestuur een ‘zienswijze’ ingediend tegen het Westvest-plan, vooral omdat het voor ons allemaal zo helder als koffiedik is en er allerlei onduidelijkheden inzitten. Zoals de gemeente zelf ook al aankondigde is deze aanleg in strijd met het bestaande Bestemmingsplan (2006) voor dit gebied.

Rechts tailtrack zichtbaar, met trottoirbanden als afwerking. Vogelvluchtbeeld website Spoorzone.



Op de Westvest is een deel bestemd voor ‘verkeersdoeleinden’, waar twee tramsporen zijn toegestaan. Het deel waar nu het zijspoor moet komen valt onder de bestemming ‘verblijfsdoeleinden’. Daar mogen geen rails, maar wel openbaar vervoersvoorzieningen zoals een busstation of een taxistandplaats worden aangelegd. De gemeente vindt nu dat zo’n tailtrack daar ook in past. Maar ‘voor de zorgvuldigheid’ wordt er toch een andere procedure gevolgd dan bij ‘gewone’ vergunningen. Er is een speciale ‘ruimtelijke onderbouwing’ opgesteld. Hierin wordt de trambaan niet eens meer gezien als Westvest, maar als een op zichzelf staand gebied, naast de Westvest.

De ruimtelijke onderbouwing duidt de tailtrack aan als eindhalte voor lijn 19, omdat hij in de avond en in het weekend niet doorrijdt naar de TU en omdat er in de spits intensiever op het tramspoor moet kunnen worden gereden.

Dat klinkt allemaal mooi en aardig, maar volgens de Delftse Structuurvisie 2030 moet de Westvest een aantrekkelijke boulevard met een ‘mix aan stedelijke functies’, die zorgen voor een versterking van de verbindingen tussen stadscentrum en wijken eromheen. Op <http://www.spoorzonedelft.nl/webplayer/tour.html> zijn nog steeds mooie plaatjes van het ideaalbeeld zien. De gemeente vindt dat de tailtrack in dat verband geen problemen oplevert.

Wel zal de Delftse gemeenteraad nog een verklaring van “geen bedenking” moet geven, omdat de tailtrack-aanleg toch wringt met de oorspronkelijk bestemming van dit stukje Westvest.

De Commissie Behoud Stadsschoon beklagt zich in haar zienswijze over tal van onduidelijkheden, waardoor het in feite niet goed mogelijk is om de gevolgen van de plannen goed te bekijken. Er zit bijvoorbeeld een plattegrond 'bestaande situatie' bij, maar daarop is de tailtrack al ingetekend. Maten zijn op de plattegronden niet te vinden of onleesbaar (en misschien wel leesbaar op internet, maar langs die route kunnen wij de kaarten niet bekijken). CBS heeft daarom om aanvullende informatie gevraagd, maar nog niet gekregen.

CBS vindt verder dat, als er een extra eindhalte voor lijn 19 nodig is, die ook bij het gebied Zuidpoort kan worden gerealiseerd, waardoor winkelcentrum rond het Bastiaanplein, het theater De Veste, Pathé-bioscoop en bibliotheek 's avonds en in het weekeinde beter bereikbaar zijn.

Andere gevolgen zijn dat fietsers dicht langs de trambaan moeten rijden, er parkeerplaatsen voor gehandicapten worden opgeofferd, en dat overstekende voetgangers drie in plaats van twee tramsporen moeten oversteken. De kwaliteit van het openbare gebied hier zal minder worden, en de Kwaliteitskamer, die daarover moet waken, is niet om een mening gevraagd. En ongetwijfeld moet er, net zoals bij het Kalverbos, ook nog een wchok voor de trambestuurders komen. Met al deze aspecten is in de vergunningaanvraag geen rekening gehouden, vindt CBS. Of de hoge trambaan en tailtrack de historische stadsrand ook mooier maken, is een vraag die misschien niet moet worden gesteld.