



Tijdelijk verkeersbesluit, gemeente Delft, snelheid Westvest en snelheid trambaanvak ter hoogte van het station, tussen de Westvest en Westlandseweg



Nummer: 1308283

Burgemeester en wethouders van Delft,

Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;
- artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens en onderborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 15, lid 2 van de WVV 1994 ingevolge maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschiedt krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken;
- artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) ingevolge de plaatsing van het verkeersteken A1 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 24 BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met een gemachtigde van de korpschef van de (nationale) politie;

Overwegende dat:

- de gemeente Delft bezig is met de uitvoering van het project Spoorzone;
- dit project onder meer het slopen van het bestaande spoorviaduct langs de Phoenixstraat, het bouwen van een 2.300 meter lange spoortunnel voor vier spoorlijnen welke vanaf het DSM/Gist terrein tot aan de Abtswoudseweg bij de Engelsestraat loopt, het bouwen van 1.500 woningen en 23.000 m² kantooruimte, het bouwen van een nieuwe station en stadskantoor, het aanleggen van een nieuwe parkeergarage onder de Spoorsingel en het aanleggen van een 600 meter lang stadspark boven de spoortunnel omhelst;
- het plangebied van dit project in het noorden begint op het terrein van DSM/Gist, ongeveer ten noordoosten van de Frederik Matthesstraat, en richting het zuiden loopt tot voorbij de Abtswoudseweg, tot ongeveer ter hoogte van de Minervaweg;
- binnen dit plangebied vier onderling verbonden deelgebieden worden onderscheiden, die in het kader van het project Spoorzone elk een eigen specifieke (verkeers)problematiek kennen;
- deelgebied 1 het gedeelte vanaf het DSM/Gist terrein tot en met de Kampveldweg en de Wateringsevest betreft;
- deelgebied 2 het gedeelte tussen de Wateringsevest en Bolwerk betreft en de volgende wegen omvat: Phoenixstraat, Spoorsingel, Kampveldweg en Bolwerk;
- deelgebied 3 het stationsgebied inclusief de Westlandseweg betreft en de volgende wegen omvat: Westvest, Stationsplein, Coenderstraat, Parallelweg, Laantje van Mater, Westlandseweg;
- deelgebied 4 het gedeelte vanaf de Prinses Irenetunnel tot de Engelsestraat ter hoogte van de Minervaweg betreft en de volgende wegen omvat: Engelsestraat, Abtswoudsepad, Industriestraat, Ambachtsstraat, Fabrieksstraat, Nijverheidsstraat, Lokomotiefpad, Prinses Irenetunnel;



- de uitvoering van het project Spoorzone in fasen wordt uitgevoerd en ruim 10 jaar in beslag zal nemen;
- in deelgebied 3 in de periode vanaf 4 juni 2012 tot medio 2015 wordt gewerkt aan het realiseren van de landhoofden van de toekomstige bruggen naar het nieuwe busstation en de definitieve inrichting zoals opgenomen in het Plan Busquets;
- de trambaan ter hoogte van het station in verband hiermee naar de rijbaan aan de oostzijde van de Westvest is verplaatst teneinde aan de westzijde van de weg de benodigde werkruimte voor de bovengenoemde werkzaamheden te creëren;
- in verband met het verplaatsen van de trambaan ook diverse verkeersmaatregelen op de Westvest, tussen de Poppesteeg en de Oost-Indiëplaats, zijn ingesteld om zodoende de doorstroming en verkeersveiligheid van het verkeer tijdens de werkzaamheden te kunnen waarborgen;
- het in deze onder meer gaat om voorrangregelingen, geslotenverklaringen en passeergeboden;
- deze verkeersmaatregelen tot medio 2015 van kracht zijn of zoveel eerder of later als nodig is totdat de bouwwerkzaamheden langs de Westvest gereed zijn;
- tot het instellen van deze verkeersmaatregelen is besloten middels het verkeersbesluit met kenmerk 1229544, waarnaar gemakshalve wordt verwezen;
- aandachtspunt in deze wordt gevormd door het feit dat in dit verkeersbesluit niet is besloten tot het verlagen van de maximumsnelheid op de Westvest naar 30 km/uur voor de periode tot medio 2015;
- in het verleden middels verkeersbesluit met kenmerk 1052895 van 21 januari 2010 wel een besluit is genomen om de snelheid op de Westvest in het kader van de werkzaamheden aan de Spoorzone te verlagen naar 30 km/uur;
- in dit verkeersbesluit echter was opgenomen dat de snelheid van 30 km/uur op de Westvest tot medio 2012 van kracht zou blijven;
- het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, gelet op het feit dat de huidige werkzaamheden langs de Westvest zeker tot medio 2015 duren, dan ook wenselijk is om de snelheidsverlaging naar 30 km/uur op de Westvest ook tot medio 2015 van kracht te laten zijn;
- hier dan ook middels dit verkeersbesluit toe wordt besloten;
- een tweede aandachtspunt wordt gevormd door het trambaanvak tussen de Westvest en de Westlandseweg, waar trams de tijdelijke haltes ter hoogte van het station kunnen aandoen;
- met betrekking tot dit trambaanvak afspraken zijn gemaakt met de HTM om de trams hier maximaal 15 km/uur te laten rijden;
- deze afspraak is gemaakt teneinde geluidsoverlast van piepende trams voor omwonenden zoveel mogelijk te voorkomen;
- deze lage snelheid daarnaast wenselijk wordt geacht vanwege het feit dat de trambaan ter hoogte van de tijdelijke haltes bij het station wordt gekruist door grote stromen fietsers en voetgangers;
- voor stadstrams wettelijk gezien geen maximumsnelheid is vastgesteld, tenzij dit met een verkeersbord is aangegeven;
- de HTM naar aanleiding van de bovenvermelde afspraak gele en groene driehoeksbordjes met snelheden voor de tram heeft geplaatst op het trambaanvak in kwestie;
- deze borden echter geen grondslag in het RVV 1990 hebben, welke ook voor stadstrams geldt;
- dit betekent dat de betreffende borden geen juridische status hebben;
- in dat verband is besloten om door middel van het plaatsen van borden model A1 van Bijlage 1 van het RVV 1990 formeel een maximumsnelheid van 15 km/uur in te stellen op het trambaanvak tussen de Westvest en de Westlandseweg;
- zich hierbij bijzonderheid voordoet dat een tram geen motorvoertuig in de zin van het RVV 1990 is en borden model A1 daardoor feitelijk niet gelden voor de stadstram;
- bestuurders van een tram in artikel 1 van het RVV 1990 echter wel degelijk als een bestuurder en weggebruiker worden aangemerkt;
- bestuurders ingevolge artikel 19 van het RVV 1990 in staat moeten zijn om hun voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij/zij de weg kan overzien en waarover deze vrij is;
- de Hoge Raad voorts op 14 juli 2000 heeft bepaald dat artikel 185 van de Wegenverkeerswet ook voor bestuurders van een tram van toepassing is, wat betekent dat trambestuurders bij een ongeval met een fietser of een voetganger alleen dan vrijuit gaan als sprake is van overtuigend aantoonbare onschuld;
- het voorgaande in concreto betekent dat bestuurders van trams zich ook aan de middels borden A1 aangeduide maximumsnelheid dienen te houden aangezien deze snelheid is afgestemd op de (verkeers)situatie ter plaatse;



- in 2012 tussen HTM, Prorail en aannemer Combinatie Crommelijm v.o.f. afgesproken is om de snelheid van trams op het baanvak tussen Westvest en Westlandseweg van 20 kilometer per uur naar 15 kilometer per uur terug te brengen in verband met de aanhoudende geluidsklachten;
- tot slot vermeld dient te worden dat het instellen van een maximumsnelheid van 15 km/uur in principe enkel bij woonerven wordt toegepast;
- de gemeente deze snelheid, gezien de verkeerssituatie als gevolg van alle werkzaamheden, vanuit verkeersveiligheidsoogpunt alsook met het oog op het reduceren van de geluidsoverlast door trams de meest wenselijke snelheid acht;
- het instellen van de in dit besluit genoemde maximumsnelheden kan worden bewerkstelligd door het plaatsen van de daarvoor benodigde bebording;
- het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven;
- de bovenvermelde maatregelen worden genomen op basis van artikel 2 van de WVV 1994 om de veiligheid op de weg te verzekeren, om weggebruikers en passagiers te beschermen, om de bruikbaarheid van de weg en de vrijheid van het verkeer te waarborgen;
- de onder 'besluiten' genoemde wegen binnen de bebouwde kom liggen en in eigendom, beheer en onderhoud zijn bij de gemeente Delft;
- het college van burgemeester en wethouders, overeenkomstig artikel 18, lid 1 onder d van de WVV 1994, het bevoegd gezag is voor het nemen van dit verkeersbesluit en dat deze bevoegdheid op grond van het gewijzigde mandaatbesluit van 27 september 2011 is gemandateerd aan de gemeentetdirecteur, waarbij ondermandaat is verleend aan het afdelingshoofd Ruimte Advies;
- overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de gemachtigde van de korpschef van de politie en dat er positief is geadviseerd;

nemen, gelet op het voorgaande, de volgende

B E S L U I T E N :

- 1. een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen op de naar de oostzijde van de Westvest verlegde gecombineerde tram-/rijbaan door plaatsing van borden model A1 (30) van Bijlage 1 van het RVV 1990;
- 2. een maximumsnelheid van 15 km/uur in te stellen op het trambaanvak ter hoogte van de tijdelijke tramhalte voor station Delft, gelegen tussen de Westvest en de Westlandseweg, door plaatsing van borden model A1 (15) van Bijlage 1 van het RVV 1990;
- 3. de onder sub 1 en 2 genoemde besluiten van kracht te laten zijn tot medio 2015 of zoveel later als nodig is tot het moment dat de bouwwerkzaamheden afgerond zijn;

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

Namens het college,

De heer H. Groen

Afdelingshoofd Ruimte Advies

Datum: 18 juni 2013

Bijlage: Situatietekening tijdelijke verkeersbesluit snelheid Westvest en tramboog

Indien u het met dit besluit niet eens bent, kunt u binnen 6 weken na dagtekening een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat dit besluit genomen heeft. Hoe u dat doet, kunt u lezen op www.delft.nl/bezwaarschrift.

Dit besluit ligt gedurende de termijn van zes weken na de dag van openbare kennisgeving ter inzage bij de Stadswinkel, gevestigd aan de Phoenixstraat 16 te Delft. U kunt dit besluit inzien gedurende de openingstijden.

N.B.: op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.



De belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het onderhavige besluit of uitvoeringshandelingen die hieruit voortvloeien, kunnen, voor zover de schade redelijk merkwijls niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende anderszins is verzekerd, een verzoek om schadevergoeding doen. Ter zake is de "Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" van toepassing. Meer informatie over het Schadeloket Spoorzone Delft is te vinden op www.spoorzonedelft.nl.