

Verkeersbesluit, gemeente Delft, project Spoorzone – Coendersbuurt: instellen 30 km/uur zone nieuwe straten



Nummer: 3137242

Burgemeester en wethouders van Delft,

Gelet op:

- artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge waarvan 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 waarvan 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 waarvan 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 geschieden 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 waarvan de plaatsing of verwijdering van de in dit artikel genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- artikel 14 van het BABW ingevolge de plaatsing van onderborden, zoals bedoeld in artikel 8, lid 2 en lid 3 van het BABW, in het betrokken verkeersbesluit tot uitdrukking wordt gebracht;
- artikel 24 BABW ingevolge waarvan verkeersbesluiten worden genomen na overleg met (een gemachtigde van) de korpschef van de politie;

Overwegende dat:

- het project Spoorzone Delft in 2009 is gestart, met een geplande uitvoeringsperiode van ruim 10 jaar;
- dit project onder meer het slopen van het 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 kantoorruimte, 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;
- in de planning van dit project rekening is gehouden met het gereed komen van zowel de spoortunnel als de definitieve inrichting van de openbare ruimte van de Phoenixstraat / Spoorsingel en directe omgeving daarvan medio 2017;
- vervolgens in de periode na 2017 de laatste stedelijke ontwikkelingen gerealiseerd zullen worden, afhankelijk van de marktontwikkelingen;
- de werkzaamheden aan de spoortunnel, Phoenixstraat, Spoorsingel en omgeving inmiddels conform de planning in de afrondende fase zitten, hetgeen betekent dat de definitieve inrichting van de openbare ruimte op korte termijn wordt opgeleverd en in gebruik wordt genomen;
- de definitieve inrichting naast nieuw groen, water, bestrating en straatmeubilair ook bestaat uit een combinatie van nieuw aangelegde wegen en paden, oude wegen en paden die gedurende de werkzaamheden aan de Spoorzone niet toegankelijk waren en nu wederom in gebruik genomen worden en bestaande wegen en paden die in het kader van het project (deels) zijn aangepast;
- elk van de wegen en paden binnen het plangebied van de Spoorzone zijn eigen functie en daaraan gekoppeld gewenste gebruik door verkeersdeelnemers kent;

- dit gewenste gebruik zoveel mogelijk richting verkeersdeelnemers kenbaar wordt gemaakt door de wijze waarop de openbare ruimte is ingericht;
- het desalniettemin vanuit het oogpunt van het waarborgen van de lokale verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid wenselijk wordt geacht om dit op specifieke locaties te ondersteunen met verkeersmaatregelen in de vorm van bebording en markering teneinde gevaarlijke en derhalve onwenselijke verkeerssituaties te voorkomen;
- hiertoe voor elk van de (nieuwe) straten en paden binnen het plangebied van het project Spoorzone verkeersbesluiten worden opgesteld waarin, voor zover van toepassing, wordt ingegaan op:
 - oude verkeersmaatregelen die in het verleden reeds zijn ingesteld en in de nieuwe situatie worden teruggebracht/gehandhaafd, waarvoor derhalve geen nieuwe besluitvorming nodig is;
 - oude verkeersmaatregelen die in het kader van de nieuwe inrichting komen te vervallen en daartoe in het verkeersbesluit formeel worden opgeheven;
 - nieuw in te stellen verkeersmaatregelen ter (be)geleiding van het verkeer in de nieuwe situatie, waartoe formeel besloten wordt in het betreffende verkeersbesluit;
- ***dit verkeersbesluit betrekking heeft op de nieuwe straten die in de Coendersbuurt gerealiseerd worden ;***
- ten zuidwesten van het nieuwe station Delft de nieuwe woonbuurt met de naam “Coendersbuurt” wordt gebouwd;
- deze buurt voor haar ontsluiting wordt voorzien van een aantal wegen, welke de volgende namen hebben gekregen:
 - Filips van Bourgondiëstraat;
 - Graaf Floriskade;
 - Gravin Margarethastraat;
 - Hertog Albrechtstraat;
 - Keizer Karelstraat;
- Bovengenoemde wegen een verblijfsfunctie zullen hebben, bestemd voor het toegankelijk maken van de woningen/percelen die langs dit weggedeelte liggen;
- de wegen in kwestie hiermee als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom kan worden getypeerd;
- op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom conform de landelijke richtlijnen een snelheidsregime van 30 km/uur ingesteld moet worden;
- de beoogde snelheid van 30 km/uur echter wel in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse;
- de eerste vereiste hiervoor is dat de betrokken wegen/weggedeelten voornamelijk een verblijfsfunctie hebben wat, zoals reeds aangegeven, het geval is;
- daarnaast waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg(en) en hun omgeving;
- in verband hiermee ook extra aandacht moet worden besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals bijvoorbeeld kruispunten of oversteeklocaties voor voetgangers;
- de overgang naar een andere maximumsnelheid daarnaast door de constructie duidelijk herkenbaar moet zijn;
- de overgang naar een hogere maximumsnelheid middels een voorrangsregeling, in de vorm van verkeerstekens dan wel een in- en uitritconstructie, dient te zijn geregeld indien deze overgang binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden;
- de nieuwe wegen in de Coendersbuurt aan al deze eisen voldoen aangezien ze conform de landelijk inrichtingsrichtlijnen voor erftoegangswegen worden ingericht;
- dit onder meer betekent dat sprake is van een beperkte rijbaanbreedte met menging van fietsers, bromfietsers en motorvoertuigen op de rijbaan, geen as- en kantmarkering aanwezig is, geen rijstrookindeling aanwezig is en geen scheiding in rijrichtingen aanwezig is;
- in de woonbuurten naast de Coendersbuurt reeds een 30 km/uur zone van kracht is;
- het gelet op het bovenstaande dan ook wenselijk is aansluitend hierop een 30 km/uur zone in te stellen op de nieuwe wegen in de Coendersbuurt;
- tot slot genoemd dient te worden dat binnen een 30 km/uur zone de voorrang in principe niet geregeld is ter hoogte van kruispunten en de verkeersregel “bestuurders van rechts hebben voorrang” geldt;
- 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 op basis van artikel 2 van de WVV 1994 strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers;



- 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 gemeentedirecteur, waarbij ondermandaat is verleend aan het afdelingshoofd Ruimte Advies;
- overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de (gemachtigde van de) Chef van politie van de Eenheid Den Haag en dat er positief is geadviseerd;

nemen, gelet op het voorgaande, de volgende

BESLUITEN :

1. door het (ver)plaatsen van borden model A1 (30) en A2 (30) van Bijlage 1 van het RVV 1990, een 30 km/uur zone in te stellen op de volgende nieuwe wegen gelegen in de Coendersbuurt:
 - a. Filips van Bourgondiëstraat;
 - b. Graaf Floriskade;
 - c. Gravin Margarethastraat;
 - d. Hertog Albrechtstraat;
 - e. Keizer Karelstraat;

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

Namens het college,

Mevrouw L.E. van Reenen

Afdelingshoofd Advies Ruimte & Economie

Delft, 16 oktober 2017

Als 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.

Het indienen van een bezwaarschrift schort de werking van dit besluit niet. Degenen die een bezwaarschrift hebben ingediend kunnen, als er sprake is van spoedeisend belang, ook op grond van artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht, bij de president van de Arrondissementsrechtbank 's-Gravenhage, sector bestuursrecht, Postbus 20302, 2500 EH 's-Gravenhage vragen een voorlopige voorziening te treffen. Voor het behandelen van een dergelijk verzoek wordt griffierecht geheven.

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 redelijkerwijs 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.