



## **Verkeersbesluit, gemeente Delft, project Spoorzone – definitieve inrichting Wateringsevest: aanwijzen vrijliggende gecombineerde tram-/busbaan**



Nummer: 2913762

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 m<sup>2</sup> 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 hoofdrijbaan van de Wateringsevest dat binnen het plangebied van de Spoorzone ligt, te weten het gedeelte tussen het Noordeinde en de Dirklangendwarstraat;***
- ***dit verkeersbesluit verder specifiek betrekking heeft op de vrijliggende trambaan die op dit gedeelte van de hoofdrijbaan van de Wateringsevest in gebruik wordt genomen in de nieuwe situatie, wanneer het project Spoorzone gereed is;***

**Aanwijzen nieuwe vrijliggende trambaan als gecombineerde tram-/ lijn busbaan**

Overwegende dat:

- op de route Wateringsevest – Phoenixstraat voor de start van het project spoorzone reeds een trambaan aanwezig was waar bussen ook gebruik van konden maken;
- dit gecombineerde gebruik aan eenieder kenbaar werd gemaakt door de aanwezigheid van de markering “BUS” op de voor de tram bestemde vrije baan;
- deze gecombineerde tram-/busbaan ook in de nieuwe inrichting van de Wateringsevest en Phoenixstraat terugkomt, zij het op een iets andere (vershoven) locatie;
- het in de nieuwe situatie, evenals voorheen, wenselijk is dat lijnbussen samen met de tram van de vrijliggende trambaan gebruik kunnen maken om zodoende te kunnen beschikken over een snelle en directe OV-route;
- het ter waarborging van de doorstroming van het openbaar vervoer verder wenselijk is dat voertuigcategorieën anders dan trams en lijnbussen geen gebruik maken van de vrijliggende trambaan;
- dit in de nieuwe situatie kenbaar wordt gemaakt door de vrijliggende trambaan middels het plaatsen van borden model F17 aan te wijzen als rijbaan die uitsluitend bestemd is voor gebruik door lijnbussen en trams;
- aanvullend hierop tevens markering “LIJNBUS” op het wegdek van de voor de tram bestemde vrije baan wordt aangebracht;
- bovengenoemde bebording en markering wordt aangebracht ter hoogte van punten waar de vrijliggende tram-/busbaan de (fiets)infrastructuur van het overige verkeer kruist;
- dit in concreto betekent dat deze bebording en markering op het gedeelte van de Wateringsevest tussen Noordeinde en Dirklangendwarstraat op de volgende locaties wordt aangebracht/geplaatst op de tram-/busbaan:
  - bij het kruispunt Wateringsevest – Kampveldweg, aan weerszijden van het punt waar de tram-/busbaan de rijbaan van en fietsoversteek over de Wateringsevest kruist;
  - ter hoogte van de straat Kampveld, aan weerszijden van het punt waar de tram-/busbaan de aansluiting van de parallelweg van de Wateringsevest op de hoofdrijbaan kruist;
- het vanuit veiligheidsoogpunt verder wenselijk wordt geacht dat voertuigen die gebruik maken van de vrijliggende tram-/busbaan geen inhaalmanoeuvres uitvoeren, waartoe een inhaalverbod wordt ingesteld in de vorm van het aanbrengen van een doorgetrokken streep als asmarkering;

**Bestaande markering/bebording tram-/busbaan die opgeheven wordt**

Overwegende dat:



- het gecombineerde gebruik van de voor de tram bestemde vrije baan door tram en bus in het verleden werd aangeduid middels de markering "BUS" op het wegdek van de trambaan, ter hoogte van kruisingen met (fiets)infrastructuur van het overige verkeer;
- deze aanduiding, gelet op de nieuwe bebording en markering die aangebracht wordt zoals hierboven omschreven is, niet terugkomt en derhalve middels dit verkeersbesluit formeel kan worden opgeheven;
- 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. het destijds ingestelde gecombineerde gebruik door tram en bus van de in de Wateringsevest, tussen Noordeinde en Dirklangendwarstraat, aanwezige voor de tram bestemde vrije baan op te heffen door het verwijderen van de markering "BUS" van het wegdek en het intrekken van het bijbehorende (onderdeel van het) verkeersbesluit waarin tot het instellen van deze maatregel is besloten;
2. de voor de tram bestemde vrije baan in de Wateringsevest, gelegen tussen Noordeinde en Dirklangendwarstraat, aan te wijzen als rijbaan uitsluitend ten behoeve van lijnbussen en trams door aanbrengen van markering "LIJNBUS" op het wegdek en het plaatsen van borden model F17 van Bijlage 1 van het RVV 1990 op de volgende locaties:
  - a) het kruispunt Wateringsevest – Kampveldweg, aan weerszijden van het punt waar de tram-/busbaan de rijbaan van en fietsoversteek over de Wateringsevest kruist;
  - b) ter hoogte van de straat Kampveld, aan weerszijden van het punt waar de tram-/busbaan de aansluiting van de parallelweg van de Wateringsevest op de hoofdrijbaan kruist;
1. een inhaalverbod in te stellen op de voor tram en bus bestemde vrije baan in de Wateringsevest, gelegen tussen Noordeinde en Dirklangendwarstraat, door het aanbrengen van een doorgetrokken streep als asmarkering;
2. de in dit verkeersbesluit genoemde bebording en markering aan te brengen zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatietekening;

Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

Namens het college,

Mevrouw L.E. van Reenen

Afdelingshoofd Advies Ruimte & Economie

Delft, 16 oktober 2017

Bijlagen: situatietekening

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](http://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](http://www.spoorzonedelft.nl).**