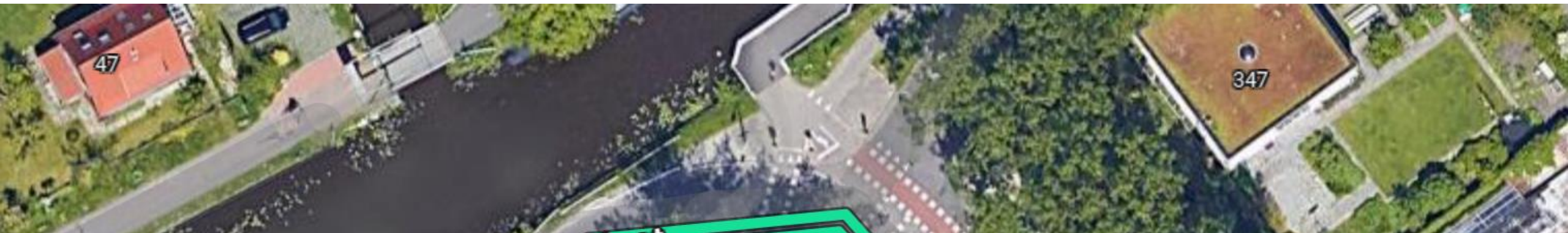


MFR Westland - Delft

Achtergrond en Opzet



Doel presentie

- informeren
- waar staan we?

Metropolitane fietsroute (MFR)
Westland - Delft



Gemeente Delft

Achtergrond initiatief

- In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid MRDH (vastgesteld door het Algemeen Bestuur MRDH in 2016) is als opgave benoemd om te komen tot een Metropolitaan Fietsnetwerk.
- Dit netwerk is in 2018 uitgewerkt
- MFR Westland – Delft is een van de routes van dit netwerk
- Planvorming tot nu toe onder regie van de MRDH
- Na vaststelling samenwerkingsovereenkomst (SOK) zijn de gemeenten als wegbeheerder zelf aan zet om het ontwerp verder uit te werken en de voor de realisatie

Opgave MFR routes

- Routes beter aanpassen aan het bestaande gebruik
- **Waar mogelijk** aanpassing aan eisen MRDH voor een MFR
- Daardoor verkeersveiliger en comfortabeler
- In elke gemeente nog specifieke uitdagingen (breedte, haaks-parkeren e.d.)
- Hiervoor deels aanvullende studies nodig, soms concessies

- Doel: regionaal verbinden wonen en werken per fiets
- Meer dan 10 MFR routes
- Naaldwijk – Delft, lengte van 12 km

COMFORTABEL EN AANTREKKELIJK: "GENIETEN OP DE FIETS"

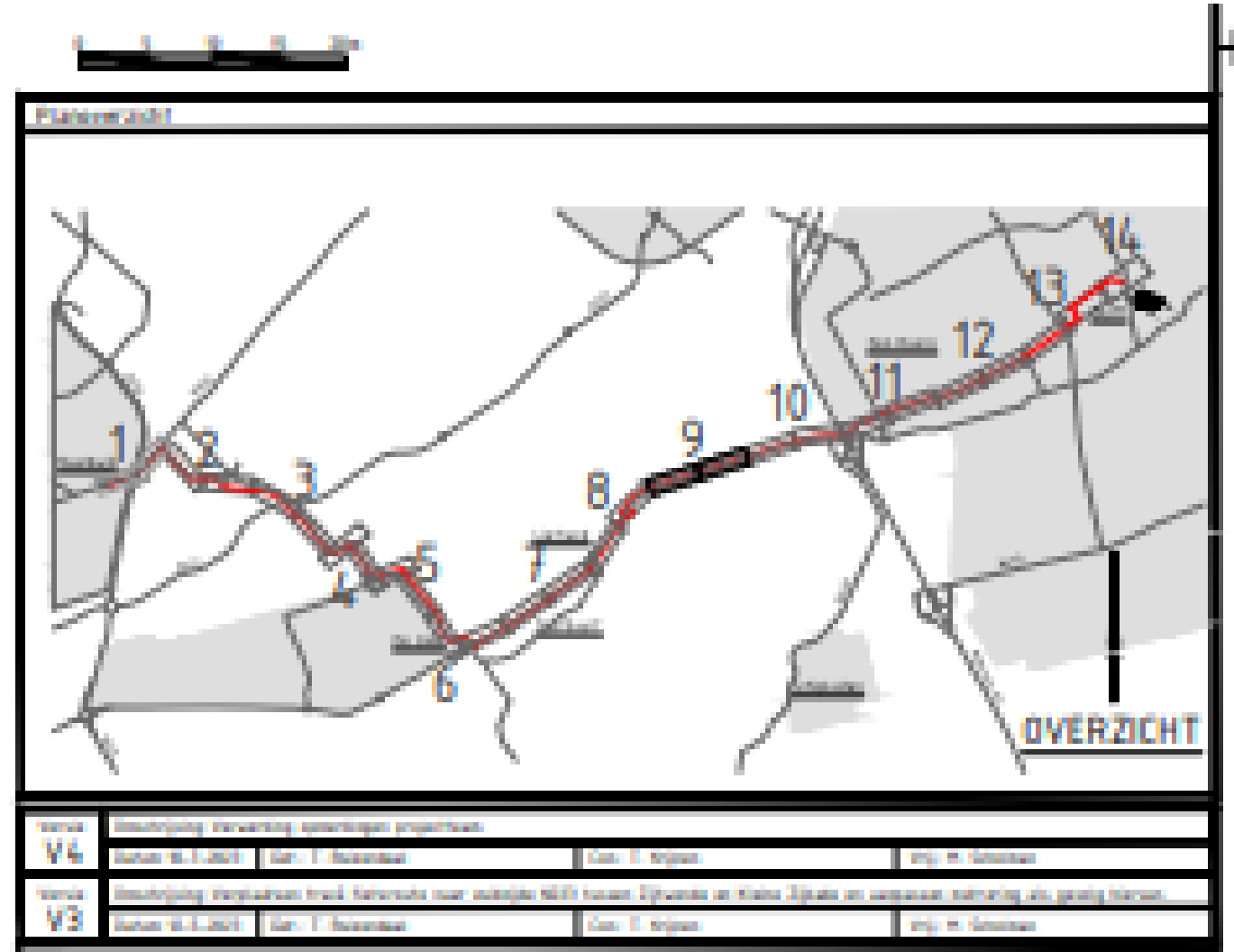


Comfortabel en aantrekkelijk fietsen tussen woon- en werkgebieden



Schetsontwerp route Arcadis

- Globaal routeontwerp (studie van Arcadis)
- Delen van de route: fietsstraat
- Uitwerking inrichting route volgt nog in 2026 en verder



Proces MFR route

Het programma Metropolitane Fietsroutes kent vijf fasen:

- a) *Initiatieffase*:** route in beeld, mogelijk tracé in beeld, afronding pas na ondertekening Samenwerkingsovereenkomst (SOK) betrokken overheden
- b) *Verkenningfase*:** schetsontwerp op routeniveau is gereed en wordt door alle betrokken overheden goedgekeurd
- c) *Planstudiefase*:** het voorlopig ontwerp is gereed en wordt door alle partijen goedgekeurd
- d) *Uitwerkingsfase*:** definitief en technisch ontwerp is gereed en wordt door alle partijen goedgekeurd
- e) *Realisatiefase*:** iedere partij legt binnen de gestelde en goedgekeurde randvoorwaarden de fietsroute aan binnen zijn gemeentegrenzen

We zitten nu nog in fase a)

Proces MFR

- Voorstudie: tot op heden
- SOK (Samenwerkingsovereenkomst MRDH en de drie gemeenten) = collegebevoegdheid: Q1 2026
- Start Voorlopig ontwerp ; Q1/Q2 2026 – participatie belanghebbenden onderdeel hiervan
- Vaststellen VO, Q4 2026
- DO, in de loop van 2027, participatie belanghebbenden onderdeel hiervan
- Vaststellen DO
- Aanbesteding werken
- Start uitvoering, einde 2027

Proces tot nu toe; routemogelijkheden verkennen

2023 / begin 2024

- Eerste uitwerking MFR Westland – Delft: onderzoek Arcadis met **verkenning** route opties
- Open eindjes

2024 / 2025 (gereed)

- Aanvullend onderzoek Goudappel in 2024 naar het routedeel door Midden Delfland en Delft
- Nieuwe brug nodig ter vervanging van de huidige Hoornsebrug
- Eerste ontwerp IPV Delft
- Verkeersveiligheidsaudit op ontwerp en inpassing
- Uitvoering tellingen auto's en fiets
- Route via o.a. Reinier de Graafweg en Hugo de Grootstraat afgevalen

Waarom niet via de Hugo de Grootstraat?

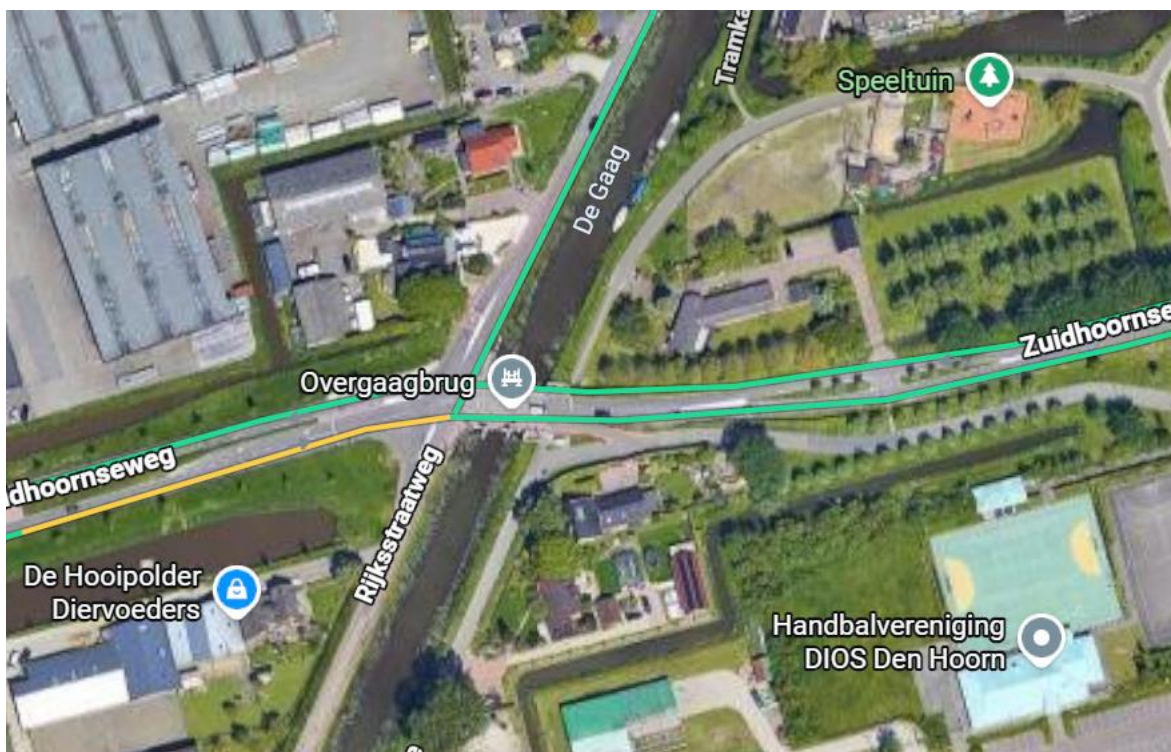
- In rapport maakt Arcadis afweging tussen Buitenwatersloot en Hugo de Grootstraat. Beide routes in afweging gelijk aantal plus- en minpunten. Toch spreekt Arcadis aanvankelijk voorkeur uit voor Hugo de Grootstraat met verkeersveiligheid als argument.
- Delft besluit redenering niet te volgen, omdat:
 - Arcadis in conclusie voorbij gaat aan feit dat ook Hugo de Grootstraat **negatief** (en in veel hogere mate) scoort op verkeersveiligheid;
 - Arcadis geeft na deze conclusie ook impliciet voorkeur aan Buitenwatersloot, route is bovendien korter

Afwegingen gemeente Hugo de Grootstraat

- Route Buitenwatersloot meest directe route; route via Hugo de Grootstraat kent extra afslagen en duurt langer.
- De Buitenwatersloot wordt in de huidige situatie al veelvuldig gebruikt als fietsroute. Door deze zo goed mogelijk in te richten, worden de bruikbaarheid en veiligheid verbeterd.
- Op de Buitenwatersloot heeft zich sinds 2014 slechts één licht letselongeval voorgedaan.
- De Hugo de Grootstraat inrichten naar metropolitane fietsroute levert extra risico's op voor verkeersveiligheid. Hiervoor zijn twee argumenten:
 - Voor goed functionerende fietsstraat moeten meer fietsers dan motorvoertuigen gebruik maken van de weg. Dat is op de Hugo de Grootstraat niet het geval.
 - Inrichting Hugo de Grootstraat als MFR vraagt aanpassing, maar die is alleen logisch als de fietsers op de Buitenwatersloot deze route zouden gaan gebruiken en dit kan leiden tot onduidelijke situaties.

Waarom niet via de Reinier de Graafweg?

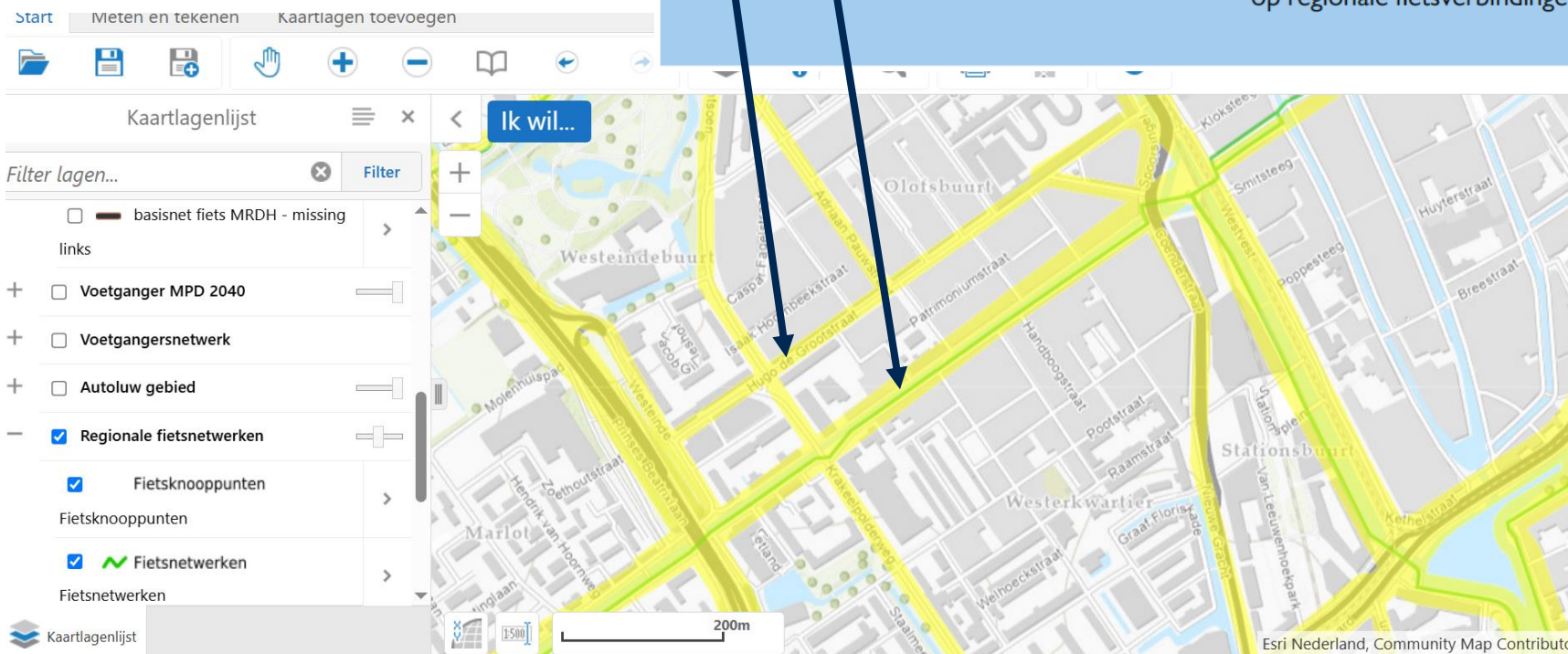
- Aanpassing Overgaag brug niet mogelijk i.v.m. ruimtegebrek
- Geen logische route voor veel fietsers

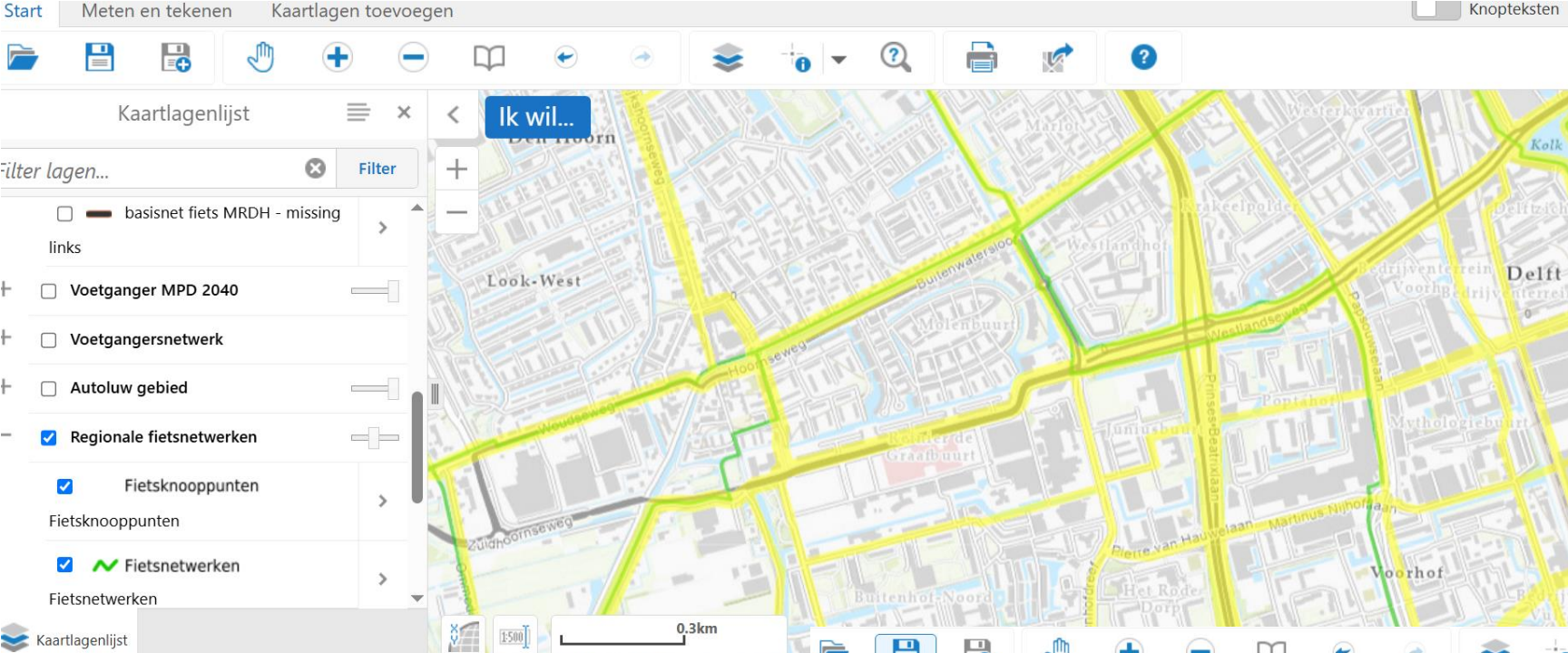


Hoofduitgangspunten fietsnetwerk o.b.v. MPD

Fiets

Hiërarchie	Naam	Primaire functie	Kenmerken
basisnet	alle straten en fietspaden waar gefietst kan worden	ontsluiten van adressen	voldoende vlak, voor iedereen toegankelijk
hoofdnet	hoofd fietsnetwerk	ontsluiten van wijken en verbinden met werkgebieden en voorzieningen	fijnmazig, rechtstreeks, comfortabel, herkenbaar (rood)
kwaliteitsnet	kwaliteits fietsnetwerk	ontsluiten van belangrijke voorzieningen (zoals de stations en de TU), aansluiting op regionale fietsverbindingen	intensief gebruik, aantrekkelijk, comfortabel, snel, herkenbaar (rood), prioriteit voor fietser, minimale hinder van overige verkeersdeelnemers





Esri Nederland, Community Map Contribut

Recente tellingen

(1^e helft oktober 2025)

Etmaalgemiddelden



Incl. autotellingen

Etmaalgemiddelden fiets en auto
langs de Buitenwatersloot in de
periode 2 t/m 17 oktober 2025



Ambitie MRDH

Waar het kan:
inrichten conform
inrichtingskwaliteit

Waar niet:
inrichting in overleg
en in samenspraak
met
belanghebbenden

Inrichtingskwaliteit Metropolitane Fietsroutes

Toetsingscriteria voor het ontwerpen van een hoogwaardige Metropolitane Fietsroute

Toetsingscriteria	VERKEERSKUNDIG*			LANDSCHAPPELIJK/ECOLOGISCH			ECONOMISCH	
								
	Kwaliteit	Bereikbaarheid	Herkenbaarheid	Beleving/sociale veiligheid	Circulair/duurzaam	Dier- en natuurvriendelijk	Kosten/baten	Beheer/onderhoud
	Richtlijn	Richtlijn	Richtlijn	Richtlijn	Richtlijn	Richtlijn	Richtlijn	Randvoorwaarde
	Breedte fietspad dubbele rijrichting: 4,5 meter 4 meter + 0,5 meter toeslag bij: • hoge intensiteit • grote snelheidsverschillen • bij hoge band of beplanting Breedte fietspad enkele rijrichting: 3 meter Fietsstraat enkele rijrichting: 2 meter + rabatstrook middenligging 0,80-1,50 meter (Semi)verharde bermstrook/trottoir aan beide zijden: 0,30-0,50 meter breed Rijrichtingscheiding: aanbrengen van markering	Gesloten verharding: rood of zwart Aaneengesloten route: verbinden van woongebieden en economische kernen Aanbrengen verlichting: indien er geen verlichting aanwezig is Logisch begin- en eindpunt: woonkern en/of centrum Voorrang: fietsers kunnen lekker doorfietsen	Eenduidigheid in materialen: en/of terugkerende elementen in route Kantmarkering: volgens richtlijnen CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer V6 Bewegwijzering: volgens landelijke F-nummering Route: voor fietser een logische en directe route	landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing: aandacht voor inpassing van de route Sociaal veilig: fietser in het zicht	Toepassen duurzame materialen en/of duurzame bouw-methode: om fietspaden op een duurzame of innovatieve manier te realiseren	Verlichting: toepassen van verlichting die natuurvriendelijk is Beplanting: Gebiedseigen beplanting waar mogelijk	Plan van Aanpak: opstellen plan met o.a. kosten/baten Realisatie van route: doelmatig en functioneel	Wegbeheerders: nemen route in beheer en onderhoud



*volgens CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer | voorzieningenblad V4 snelle fietsroutes en V14 fietsstraat met rijrichtingscheiding

Voor de uitgebreide tekst verwijzen wij naar de 'Handleiding Fiets'

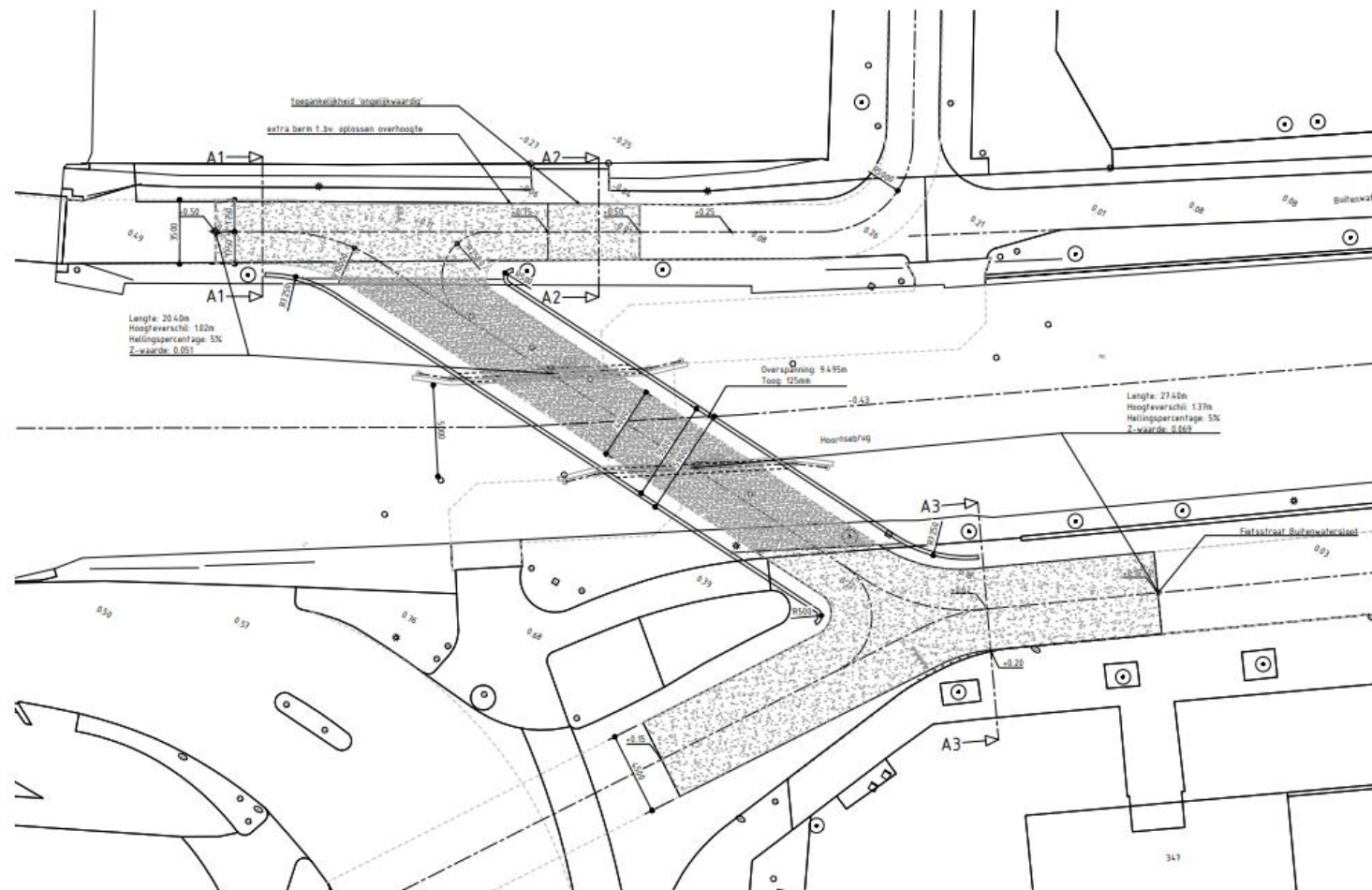
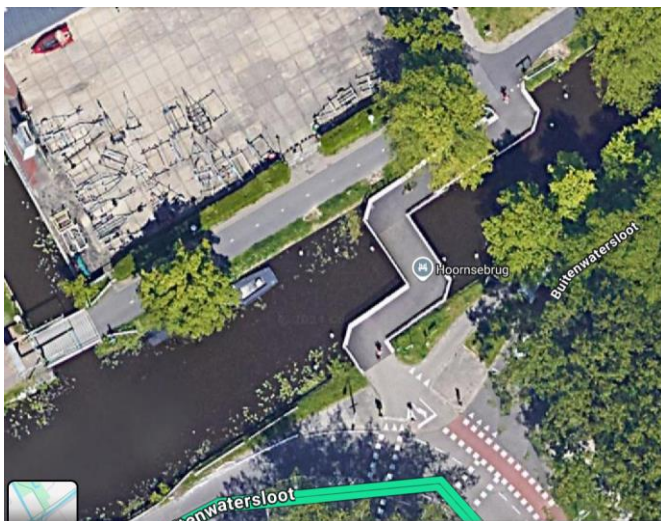
Bestuurlijke voorkeur

Overleg MRDH en wethouders Delft en Midden Delfland:
variant over Buitenwatersloot is best passend, die verder te onderzoeken

Uitdagingen;

- Hoe van de Hoornsekade naar de zuidzijde van de Buitenwatersloot te komen?
- De huidige Hoornsebrug voldoet niet
- Inzicht nodig in haalbaarheid en kosten
- IPV Delft gevraagd helderheid te verschaffen

Schets nieuwe brug



Impressie 1



voor: **gemeente Delft**

door: **ipv Delft** creatieve ingenieurs

Impressie 2



Buitenwatersloot

Veiligheid nieuwe ontwerp Hoornsebrug

- Verkeersveiligheidsaudit gedaan op schetsontwerp

Conclusies;

- Geen showstoppers
- Aandachtspunten m.b.t. hellingshoek en inpassing in omgeving
- Vervolg: nadere uitwerking verkeersveilig ontwerp dat in de participatie wordt meegenomen

Ruimtelijke inpassing essentieel

- Buitenwatersloot (vroeger trekvaart) tussen Krakeelpolderweg en de Coenderstraat heeft cultuurhistorische waarde
- Beeldkwaliteit van belang
- Nieuwe fietsroute moet ingepast worden in het stedelijk netwerk en rekening houden met o.a. cultuurhistorie

Vervolg; in overleg met de belanghebbenden kijken hoe deze inpassing vormgegeven kan worden

Dank voor uw aandacht

