

FIETSECODUCT A13,
DRAAGVLAK VOOR EEN INTEGRALE KEUZE



In opdracht van gemeente Delft

In samenwerking met:

Gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Midden-Delfland, Rotterdam en Lansingerland.

Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, Rijkswaterstaat,

Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten.

VINU.
van idee naar uitvoering

FIETSECODUCT A13

DRAAGVLAK VOOR ÉÉN INTEGRALE KEUZE



COLOFON

Opdrachtgever	Gemeente Delft Patrick van Geel
Dossiernummer	21010
Auteurs	Paul Laudy en Joris Tensen
Datum	30 september 2021

Samenvatting

Sinds 2013 wordt op verschillende tafels gesproken over het doorkruisen van de barrière A13. Vanuit ecologisch perspectief is deze doorkruising gewenst ten behoeve van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Vanuit mobiliteit maakt deze verbinding deel uit van de Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander. De gemeente Delft pakt begin 2021 het voortouw voor een verdere verkenning naar het draagvlak voor een fietsecoduct over de A13. Dit fietsecoduct combineert een ecoduct met een fietsbrug, waarbij ecologische, recreatieve en fietsambities een plek krijgen. De gemeente betreft hierbij de meest relevante partijen: de gemeenten Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Rotterdam en Midden-Delfland, de MRDH, Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. In een aantal werksessies zijn partijen gezamenlijk tot bevindingen gekomen die weergegeven worden in deze rapportage:

1. Het fietsecoduct kan fiets-, recreatieve en ecologische ambities en opgaven gelijktijdig oppakken;
2. Het draagvlak voor een dergelijke integrale oplossing is groot bij de betrokken partijen;
3. Een brug heeft de voorkeur boven een tunnel;
4. Het bestaande schetsontwerp van IPV Delft voldoet aan de gestelde eisen;
5. Nadere afspraken omtrent realisatie, beheer en eigendom moeten nog gemaakt worden;
6. Reeds 8,7 miljoen van de benodigde 10,2 miljoen euro is ten behoeve van dit project gelabeld;
7. In het najaar van 2021 maken partijen betrokken bij de Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander nadere afspraken over de realisatie van de route. Dat creëert momentum om ook nadere afspraken te maken over het fietsecoduct.



Afbeelding 1 Beoogde locatie voor het fietsecoduct in het gebied rond de A13

Inhoudsopgave

1. Kennismaken met het Fietsecoduct	5
1.1. Inleiding.....	5
1.2. Aanpak	5
1.3. Leeswijzer.....	6
2. Het Fietsecoduct kent een uitgebreide geschiedenis	6
2.1. Een gespreksonderwerp op diverse tafels.....	6
2.2. Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.....	6
2.3. Metropolitane Fietsroutes vorderen snel.....	7
3. Oppakken ecologische, recreatieve én fietsambities.....	8
3.1. Van niet verbonden natuurgebieden naar een stadslandschap over de A13	8
3.2. Van een barrière voor dieren naar een droge verbinding over de A13.....	10
3.3. Van een barrière voor de utilitaire fietser naar een stimulans van het fietsgebruik bij woon-werk verkeer	11
3.4. Van een barrière voor de recreatieve fietser en wandelaar naar bereikbare natuur- en recreatiegebieden en een betere landschapsbeleving.....	12
4. Het Fietsecoduct voldoet aan de gestelde randvoorwaarden	13
4.1. Combineren van functies.....	13
4.2. Brug en geen tunnel.....	13
4.3. Locatie ter hoogte van Ackerdijkseweg	14
4.4. Ontwerpeisen.....	16
4.5. Streven naar een hoogwaardige brug.....	16
4.6. Bouwfase/realisatie, eigendom en beheer	16
4.7. Kostenraming en dekking	17
5. Vervolgstappen voor een fietsecoduct A13.....	18

1. Kennismaken met het Fietsecoduct

1.1. Inleiding

In het najaar van 2021 besluiten betrokken lokale overheden over 'Metropolitane Fietsroutes'. Een van de voorgenomen fietsroutes is die tussen Rotterdam-Alexander en Delft en deze kruist de A13. Die besluitvorming vormt de aanleiding om ook nadere afspraken te maken over één integrale verbinding (fietsbrug en ecoduct) over de A13, zodat deze meekoppelkansen niet gemist wordt.

Het nieuw te realiseren 'Fietsecoduct' over de A13 verbindt belangrijke natuurgebieden van Midden-Delfland en zorgt voor een goede fietsroute tussen Rotterdam-Alexander en Delft en tussen recreatiegebieden. De combinatie van én fietsbrug én ecoduct vormt een unieke kans om een aantal regionale ecologische en verkeersopgaven het hoofd te bieden. Er bestaat overeenstemming bij de belangrijkste stakeholders in het gebied over (beleids-)ambities die daarmee gerealiseerd kunnen worden. Ook is er draagvlak voor de voorgestelde oplossing. Het fietsecoduct is geen nieuw idee, er wordt al ruim 10 jaar over gesproken en er ligt een eerste schetsontwerp uit 2020. 'Fiets' en 'Ecologie' worden daarbij echter zelden aan dezelfde tafel besproken.

In de afgelopen periode zijn onderliggende opgaven en ambities geïnventariseerd en is het draagvlak bij partijen voor de voorgestelde oplossing gepeild. Het doel van deze rapportage is daarover inzicht te verschaffen ten behoeve van nadere besluitvorming/afspraken door betrokken partijen.

1.2. Aanpak

Gemeente Delft coördineert deze verkenning naar het fietsecoduct over de A13: gemaakte afspraken zijn geïnventariseerd en de belangrijkste stakeholders zijn betrokken.¹

In de eerste helft van 2021 is in verschillende sessies met de volgende partijen gesproken: de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Rotterdam en Midden-Delfland, de MRDH, Provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. In de april 2021 hebben er met elke partij één op één gesprekken plaatsgevonden. Deze zijn vervolgd met gezamenlijke sessies op 10 mei en 8 juli. 8 Juni was een separate bijeenkomst ten behoeve van ecologische vragen.

De partijen hebben gezamenlijk de (gebieds-)opgaven geïdentificeerd en ambities geformuleerd. Nadat deze zijn vastgelegd in een Startdocument is vastgesteld dat de oplossingsrichting geschetst door IPV Delft c.s. in 2020 voldoet aan de gestelde eisen. Met partijen zijn tevens aandachtspunten voor een vervolg verkend. Op basis van de zo verworven inzichten is deze rapportage tot stand gekomen.

Zie voor het schetsontwerp bijlage 1: voor deze rapportage is gebruik gemaakt van de inzichten die ten grondslag liggen aan dat ontwerp. Aan het eind van deze rapportage is een lijst opgenomen met overige geraadpleegde literatuur en gesproken personen.

¹ Sommige in dit document genoemde partijen bestaan niet meer in dezelfde vorm als vroeger. De Landschapstafel Hof van Delfland is in 2020 opgeheven en regie wordt nu gevoerd door de gebiedstafel Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland (BPL). Het Recreatieschap Midden-Delfland is opgeheven en heeft zijn taken overgedragen aan de zes deelnemende gemeenten en Staatsbosbeheer in het Coöperatief Beheer Groengebieden Midden-Delfland (CBG).

1.3. Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met een schets van de achtergrond van het fietsecoduct. Sinds 2013 wordt over deze verbinding gesproken in trajecten binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap en de Metropolitane Fietsroutes.

Het derde hoofdstuk geeft inzicht in gezamenlijke opgaven en ambities van partijen in het gebied. Het schetsontwerp uit 2020 is getoetst aan deze opgaven en ambities en de conclusies daarvan staan beschreven in het vierde hoofdstuk. Het vijfde hoofdstuk benoemt tot slot welke aanvullende afspraken nodig zijn om het fietsecoduct te realiseren.

2. Het Fietsecoduct kent een uitgebreide geschiedenis

2.1. Een gespreksonderwerp op diverse tafels

Sinds circa 2013 wordt gesproken over een verbinding over de A13. Het toenmalige Hof van Delfland wil al in 2013 de natuurgebieden aan weerszijden van de A13, onder andere de Akerdijkse Plassen en het Akerdijkse Bos, verbinden.

Betreft het eerst vooral een ecologische en recreatieve verbinding, later wordt hier ook de utilitaire fietsverbinding aan toegevoegd. De gemeenten Delft, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag (MRDH) werken sinds 2018 aan een fietsroute tussen Delft en Rotterdam-Alexander als onderdeel van een breder netwerk van Metropolitane Fietsroutes. Een fietsbrug over de A13 is een cruciale ontbrekende schakel in deze route. Met het oog op een mogelijke subsidie van de MRDH wensen de MRDH en de bij de Metropolitane Fietsroute betrokken gemeenten in 2021 afspraken vast te leggen.

2.2. Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland

In 2017 is het landschap van het Midden-Delfland gebied door de provincie Zuid-Holland aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Sinds 2018 maakt het BPL onderdeel uit van de Gebiedstafel Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland.²

In 2020 wordt de Visie Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland opgeleverd. Op een aantal thema's zijn nieuwe ambities geformuleerd en de opgaven klimaatadaptatie, energietransitie en verstedelijking nopen tot een gezamenlijke visie voor het landschap. De visie beschrijft de beschermde status van het landschap vanaf 1958 (aanwijzing als bufferstrook) tot op heden. Een van de doelstellingen is om de bereikbaarheid van het BPL te verbeteren door het stedelijk en recreatief netwerk beter aan elkaar te verbinden en deze recreatief en aantrekkelijk en vrijliggend te maken. Het is daarbij de uitdaging om de oost-west verbindingen in de stadsranden te versterken.

² Een breed gezelschap bestaande uit de gemeenten Delft, Lansingerland, Maassluis, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Westland en het Hoogheemraadschap van Delfland, LTO Noord afdeling Delflands Groen, Midden-Delfland Vereniging, Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Zuid-Hollands Landschap, Provincie Zuid-Holland.

Het Recreatieschap Midden-Delfland draagt in 2017 zijn taken op het gebied van beheer, onderhoud en exploitatie over aan de zes deelnemende gemeenten van haar rechtsopvolger: Coöperatie Beheer Groengebieden Midden-Delfland (CBG). Het taakveld ontwikkeling wordt door de deelnemende gemeenten zelf behartigd, onder andere via de Gebiedstafel Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. Omdat de CBG-MD beleidsarm is, is het noodzakelijk dat het recreatieschap de vrijvallende middelen bestemt voor projecten binnen het werkingsgebied van het recreatieschap en borgt in de begroting van de CBG. De Midden-Delflandraad heeft aangegeven de resterende beschikbare middelen te willen bestemmen voor projecten die de kwaliteit van natuur, landschap en recreatie in het werkingsgebied van het (voormalige) recreatieschap ten goede komen. Een van de aangewezen projecten betreft de Barrière A13. 'Met de realisatie van een brug over de A13 wordt een impuls gegeven aan de bereikbaarheid van het gebied Midden-Delfland en de Groenzoom, als onderdeel van het provinciaal landschap. Bijdrage: 1,3 miljoen euro'. Medio 2019 hebben het recreatieschap (in liquidatie) en het CBG besloten dat de rol van het recreatieschap in het uitvoeringsprogramma van de gezamenlijke ontwikkelagenda door het CBG wordt overgenomen. Staatsbosbeheer en het CBG stellen in 2020 een gemeenschappelijk uitvoeringsprogramma op voor het stimuleren van kwalitatieve ontwikkelingen binnen het werkingsgebied van het - inmiddels voormalige - recreatieschap. Staatsbosbeheer voert het beheer namens de CBG uit. Met dit uitvoeringsprogramma wordt ook een eerdere uittredingsvergoeding van € 2 miljoen, die het Rijk aan het recreatieschap heeft toegekend, besteed. De verbinding over de A13 wordt gelabeld voor € 600.000.

2.3. Metropolitane Fietsroutes vorderen snel

Vanaf 2018 volgen voorbereidingen aan de Metropolitane Fietsroutes. De MRDH wil met de 'Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid' de agglomeratiekracht van de regio versterken. Het aantal mensen dat economische toplocaties, arbeidsplaatsen en voorzieningen in 45 minuten kan bereiken met auto, OV en fiets moet in 2025 met 10% zijn toegenomen. In januari 2018 stelt de MRDH de rapportage 'Fiets in de MRDH' vast als agenda voor de routegewijze uitwerking van Metropolitane Fietsroutes en prioriteert daarbij 6 fietsroutes waaronder de route Delft - Rotterdam Alexander. In 2019 besluit de MRDH voor de Metropolitane Fietsroutes het maximale subsidiepercentage te verhogen van 50% naar 70%. Besloten wordt dat gemeente Delft de eerste verkenning naar de fietsbrug oppakt.³ Het overleg in MRDH-verband focust op de Metropolitane Fietsroute en niet op ecologie en recreatie.

In 2020 wordt een eerste uitwerking gemaakt van de oversteek van de A13 als onderdeel van de 'Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander'.⁴ Bestuurders van de MRDH en de gemeenten stemmen in met de hoofdlijnen inzake de Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander en de uitgangspunten voor de nieuwe verbinding over de A13.⁵ Deze bestaat uit een fietsdeel en een ecologiedeel. Omdat in deze fase uiteraard nog veel onduidelijk is en bovendien meer partijen belanghebbend zijn bij een fietsecoduct over de A13 besluit gemeente Delft begin 2021 om deze partijen te betrekken bij de opgave. In het najaar van 2021 is besluitvorming over Metropolitane Fietsroutes voorzien. Daarmee is dan ook

³ Regionaal PHO Schoon, heel en veilig 21 februari 2019

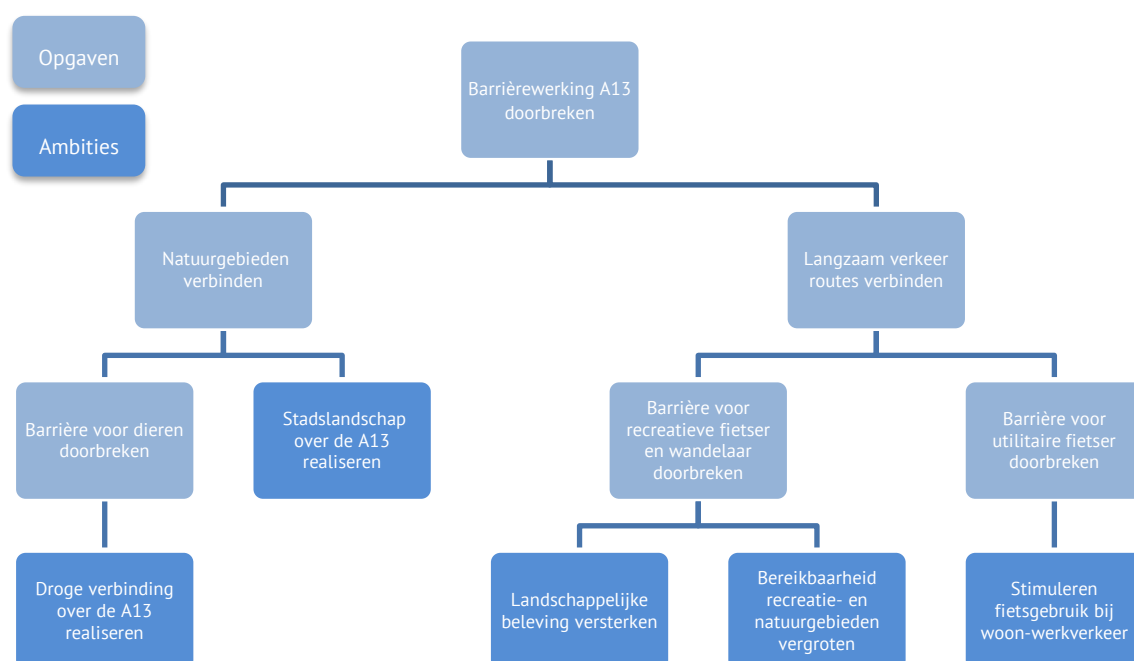
⁴ Metropolitane Fietsroute Delft-Rotterdam-Alexander' van IPV Delft, Mobycon en Urban Synergy, juni 2020

⁵ Bestuurlijk overleg MRDH (Meij), Gemeenten Delft (Huijsmans), Lansingerland (Fortuyn), Pijnacker-Nootdorp (Jense) en Rotterdam (Bokhove), 11 november 2020

momentum om vervolgspraken te maken over één integrale verbinding over de A13, het fietsecoduct, zodat deze meekoppelkansen niet gemist wordt.

3. Oppakken ecologische, recreatieve én fietsambities

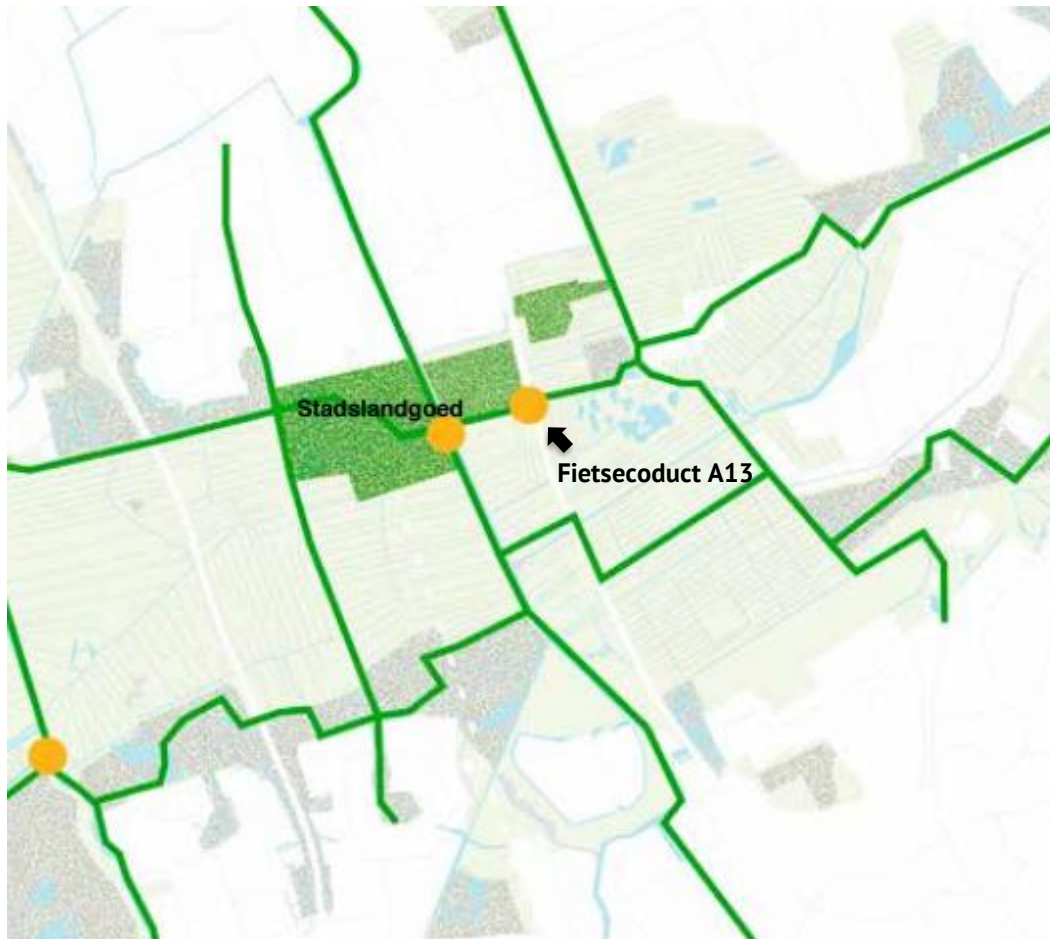
De recente gesprekken met partijen leveren een helder beeld op van gezamenlijke opgaven en ambities met betrekking tot het gebied en de ecologische- en fietsverbindingen. Schematisch zijn deze als volgt weer te geven:



Figuur 1 Schematische weergave van opgaven en ambities

3.1. Van niet verbonden natuurgebieden naar een stadslandschap over de A13

Het landschap van Midden-Delfland is een van de veenweidegebieden van Zuid-Holland en een groene parel in de sterk verstedelijkte Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het betreft een Bijzonder Provinciaal Landschap: een uniek groengebied, gekenmerkt door recreatieve-, natuur-, cultuurhistorische- en agrarische waarden. De natuurgebieden aan weerszijden van de A13 zijn door de realisatie van de snelweg niet meer met elkaar verbonden. Er zijn verschillende verbindingen via land of water die het gebied doorkruisen en toegankelijk maken. Deze zijn echter vooral noord-zuid georiënteerd door de barrièrewerking van de A13, Schie en spoor. Hierdoor is de wisselwerking in oost-west relaties in het gebied en het netwerk voor mens en dier beperkt. De oost-west ecologische verbindingen tussen Delft en Rotterdam zijn onvoldoende. Verschillende natte verbindingen voor dieren bestaan wel, maar er bestaat nog geen goede droge verbinding.



Afbeelding 2 Kaart met ontbrekende schakels van het Bijzonder Provinciaal Landschap

Een verbinding tussen het oostelijk en westelijk deel van het Bijzonder Provinciaal Landschap maakt het mogelijk het Abtswoudse Bos, Akerdijkse Bos en Akerdijkse Plassen te ontwikkelen tot stadslandschap over de A13. Daarbij zijn stad en land zodanig op elkaar afgestemd dat er een samenhangend geheel ontstaat.

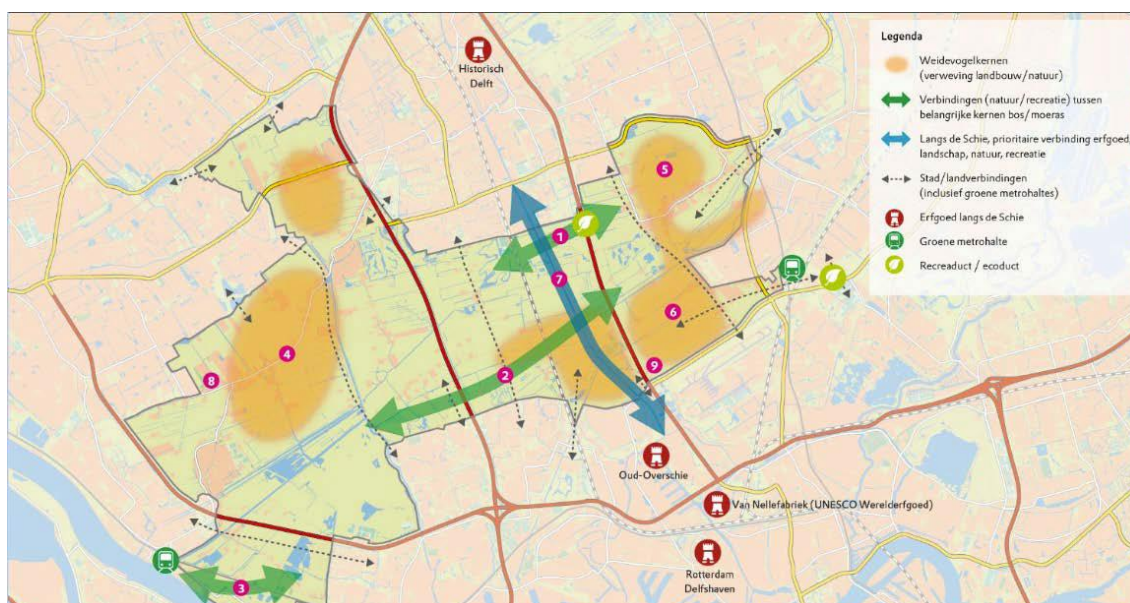
Schiezone

De beoogde locatie van het fietsecoduct bevindt zich ook in de Schiezone. De Schiezone maakt deel uit van het Landschapspark Zuidvleugel, een metropolaan parknetwerk dat wordt opgespannen langs de historische waterlijnen in Zuid-Holland. De waterstructuur van de Schie is de drager van een groene dooradering waardoor een aantrekkelijk woon- werk- en leefgebied ontstaat voor mens en dier. Voor het gebied is op initiatief van de provincie Zuid-Holland het integrale toekomstbeeld Schiezone 2030 ontwikkeld. Het plan

toont de potenties van de Schiezone en laat zien dat het een grote bijdrage kan leveren aan een aantrekkelijke leefomgeving en vestigingsklimaat in de Zuidvleugel.⁶

3.2. Van een barrière voor dieren naar een droge verbinding over de A13

De mogelijkheid voor dieren zich door het landschap te verplaatsen is nu beperkt. Vanwege de intensiteit van verkeer op de A13 als ook de breedte van de snelweg vormt de A13 een grote barrière voor met name grondgebonden soorten en vleermuizen. De mogelijkheid van soorten om zich door het landschap te verplaatsen, op zoek naar voedsel, dekking of om zich voort te planten, is essentieel voor hun voortbestaan. Dit geldt met name op plaatsen waar geen verplaatsing mogelijk is tussen (deel)leefgebieden, waar doorsnijding zorgt voor een te klein leefgebied. De A13 beperkt de mogelijkheid van soorten om zich te verplaatsen. Daarnaast zorgt de geïsoleerde ligging van de leefgebieden, dat herkolonisatie van soorten negatief wordt beïnvloed.



Afbeelding 3 Projectenkaart Bijzonder Provinciaal Landschap

Een nieuwe ecologische verbinding over de A13 kan de volgende doelsoorten bedienen: waterspitsmuis, gewone pad (rugstreeppad*), rosse woelmuis, noordse woelmuis, haas, hermelijn, wezel, steenmarter, egel*, vleermuizen*, argusvlinder* en weidehommel*. De soorten met * zijn de door de provincie Zuid-Holland benoemde iconsoorten. Deze doelsoorten zijn eerder ook benoemd in de Visie BPL en de Groenblauwe Slinger (ecologische verbindingszone van Midden-Delfland tot Alphen aan den Rijn). De overbrugging dient ten minste een breedte te hebben van 3 meter. Bij een smallere strook vallen er veel doelsoorten af, waardoor de meerwaarde van de nieuwe ecologische verbinding te klein is. Gezien de eisen die de grondgebonden soorten, insecten en vleermuizen aan een verbinding stellen, wordt bij deze verbinding ingezet op een

⁶ 'De Schiezone als habitat', Integraal toekomstbeeld, onderdeel van Landschapspark Zuidvleugel, conceptversie mei 2021

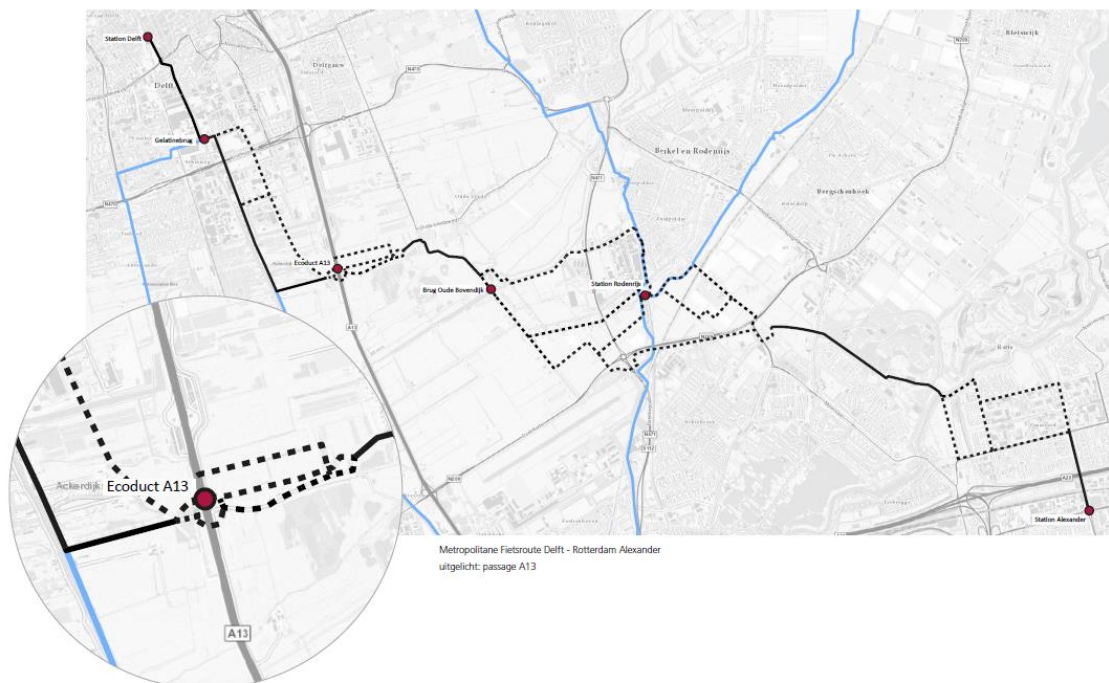
overbrugging. Een ondertunneling als alternatief zou daarnaast veel kostbaarder zijn, omdat deze verbinding veel omvangrijker moet zijn vanwege de vereiste lichtinval en temperatuur.

3.3. Van een barrière voor de utilitaire fietser naar een stimulans van het fietsgebruik bij woon-werk verkeer

De A13 vormt een barrière voor fietsend woon-werkverkeer tussen Delft en Rotterdam. Zo wordt bijvoorbeeld de fietspotentie tussen de economische toplocaties TU Campus Zuid en Rotterdam Alexander vanuit de woongebieden Delft, Berkel en Rodenrijs en Rotterdam niet volledig benut. Voor een aantrekkelijke en comfortabele fietsroute moet de A13 gekruist worden.

Het doel van de Metropolitane Fietsroutes is om zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen. De doelstelling is dat 10% meer inwoners binnen 45 minuten fietsen een belangrijke economische toplocatie bereiken. Het netwerk ontsluit de economische toplocaties en grotere woongebieden. Met deze fietsroutes worden mensen gestimuleerd om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Achterliggende doelen van de Metropolitane Fietsroutes zijn het bevorderen van gezondheid en recreatie, ontlasten van hoofdwegen en reductie van fijnstof.

Realisatie van de Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander inclusief het fietsecoduct A13 verbindt werk- en woongebieden. De route verbindt de grote woonkernen Delft en Rotterdam Alexander en de economische locaties TU Delft en Rotterdam Alexander.



Afbeelding 4 Verkenning fiets- en ecologische verbinding over de A13 - IPV Delft c.s.

3.4. Van een barrière voor de recreatieve fietser en wandelaar naar bereikbare natuur- en recreatiegebieden en een betere landschapsbeleving

De gewenste Metropolitane Fietsroute Delft - Rotterdam Alexander gaat grotendeels door het open polderlandschap. Binnen dit landschap gaat de route over het cultuurhistorische lint de Rotterdamseweg, door en langs open polders en boezems (langs Akerdijkseweg) en langs natuurgebieden die deels bebost zijn (Akerdijkse plassen). Nabij Rotterdam gaat de route door en langs recreatiegebieden, waaronder door het recreatiegebied Lage Bergse Bos met een natuurlijk en parkachtig karakter. Naast de grote landschappelijke entiteiten raakt de route ook aan een aantal groene stadsranden met een natuurlijk en recreatief karakter, zoals bij Delft (ten zuiden van de TU-campus) en bij Rotterdam (Schiebroekse park en Ommoordse veld) en historische linten.

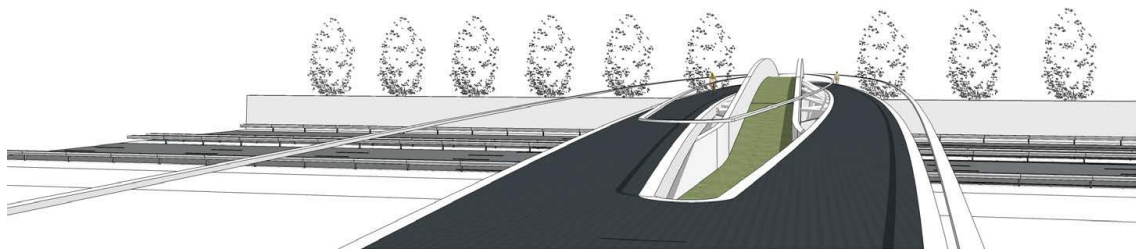
De belevingswaarde van het landschap van Midden-Delfland is nu echter nog laag. Weerszijden van de A13 zijn voor recreanten slecht bereikbaar waarmee een belangrijk recreatiegebied door de A13 in tweeën wordt gesneden. Men moet omfietsen via de Zwethtunnel of de Rijksstraatweg in Delft (hemelsbreed 4 kilometer van elkaar). Deze verbindingen worden ervaren als onaantrekkelijk, sociaal onveilig en niet functioneel gelegen vanuit recreatief oogpunt. De keuze voor een brug ten opzichte van een tunnel ondervangt deze punten veel beter. Met een brug beleeft men het landschap meer en is de sociale veiligheid sterker gewaarborgd.

Voor een aantrekkelijk Bijzonder Provinciaal Landschap is het noodzakelijk dat de stadsranden de omwonenden verleiden om het aangrenzende landschap en recreatiegebieden te verkennen. De bereikbaarheid kan op plekken verbeterd worden door het stedelijk en recreatief netwerk beter aan elkaar te verbinden en deze recreatief aantrekkelijk en vrijliggend te maken. Het is de uitdaging om de oost-west verbindingen in de stadsranden en waar nodig ook in het open kernlandschap te versterken. Dat kan met rondjes rondom specifieke iconoplekken, maar ook over het spoor, de Schie of zoals hier over de snelweg heen. Met het aanpakken van de barrière over de A13 wordt een belangrijke schakel gerealiseerd in de verbinding tussen kust, Midden-Delfland via de Groenzoom naar het Groene Hart, en anderzijds een stad-land verbinding voor Delft en Rotterdam. De bereikbaarheid van de Akerdijkse Plassen voor recreanten neemt toe door het aanleggen van dit fietsecoduct. De landschappelijke beleving van recreatiegebieden Ruyven en Berkelse Zweth worden versterkt.

4. Het Fietsecoduct voldoet aan de gestelde randvoorwaarden

De opgaven die het gebied rond de A13 kent zijn duidelijk en ook is helder dat betrokken partijen een aantal flinke ambities delen rondom ecologie, recreatie en het verbeteren van fiets- en wandelroutes.

In 2020 is een eerste uitwerking gemaakt van een gecombineerde fietsbrug en ecologische passage van de A13 als onderdeel van de 'Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander'. Onderzocht zijn locatie, fietsverbinding en ecologische verbinding.



Afbeelding 5 Schetsontwerp van een Fietsecoduct A13 door IPV Delft c.s.

Deze oplossingsrichting is opnieuw getoetst aan de door partijen geformuleerde ambities en de ontwerp-eisen die daaruit voortvloeien. Het ontwerp kan op basis van de gezamenlijke inventarisatie van partijen overeind blijven. Daarbij zijn de volgende afwegingen van belang:

4.1. Combineren van functies

De combinatie van een fietsbrug en een ecologische passage versterkt elkaar. De nagestreefde doelen kunnen los van elkaar bereikt worden maar vertonen ook samenhang. Een ecologische verbinding gaat goed samen met een betere recreatieve route en landschappelijke beleving. Over nut en noodzaak van beide functies bestaat reeds brede overeenstemming. Beoogde besluitvorming in het kader van de Metropolitane Fietsroutes en het gewenste tempo daarbij creëren nu momentum om de kans te verzilveren beide functies gecombineerd te realiseren. Realisatie van beide functies separaat van elkaar vergt twee keer een overkluizing van de A13 dicht op elkaar. Los van praktische bezwaren is dat een duurdere oplossing.

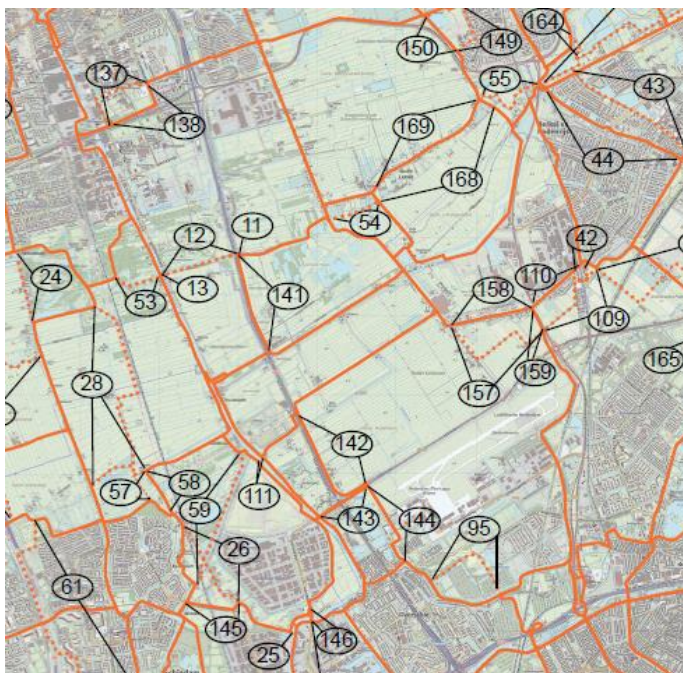
4.2. Brug en geen tunnel

Zowel vanuit het ecologisch perspectief als voor fietsers en wandelaars heeft een brug als oplossing de voorkeur boven een tunnel. De eisen die de beoogde grondgebonden soorten, insecten en vleermuizen aan een verbinding stellen maken een tunnel onder de A13 een minder geschikte oplossing dan een overbrugging. Een tunnel zou daarnaast veel kostbaarder zijn, omdat deze verbinding veel breder moet zijn dan de bovengrondse variant vanwege de vereiste lichtinval en temperatuur. Wateroverlast en overstrooming vormen daarnaast een reëel risico bij een tunnel. Een tunnel wordt voor fietsers en wandelaars als een sociaal

onveilig alternatief gezien. Ten slotte geeft een brug invulling aan een betere landschappelijke beleving ter plaatste.

4.3. Locatie ter hoogte van Ackerdijkseweg

De voorziene locatie komt voort uit het traject rond de Metropolitane Fietsroutes, maar sluit goed aan bij de wensen vanuit recreatie en ecologie om in dit gebied de A13 te doorkruisen. De groengebieden ten oosten en westen van de A13 zijn namelijk beter bereikbaar door het aanleggen van het fietsecoduct. In afbeelding 6 is een kaart met het fietsknooppuntennetwerk in Hof van Delfland opgenomen. Voorstellen voor verbetering van het netwerk staan hier als stippellijn in. Bij nummer 11 bevindt zich de voorgenomen locatie van het fietsecoduct. Vanuit ecologie gezien ligt de voorgenomen locatie aan de rand van het natuur-recreatiegebied Abtwoudse bos en een gebied behorend bij het NatuurNetwerk Nederland (NNN) aan de westzijde van de A13. Aan de oostzijde ligt het natuur-recreatiegebied Ruyven en het natuurgebied Ackerdijkse plassen (ook NNN). De A13 fungeert als harde barrière tussen de twee zijden, en versnipperd de leefgebieden.



Afbeelding 6 Fietsknooppuntennetwerk Hof van Delfland

Vanuit het fietsnetwerk zijn verschillende varianten bekeken (zie afbeelding 7). Vier varianten zijn vanuit het fietsnetwerk opgezet met aansluiting op de Rotterdamseweg (westzijde A13) en Ackersdijkseweg (oostzijde A13), geënt op de historische as Ackerdijkseweg.

- A Meest noordelijke route in vrij (polder)gebied.
- B/C Middenroute. Oostelijke aansluiting op Ackersdijkseweg ter hoogte van Ackerdijkse plassen.
- D Middenroute. Oostelijke aansluiting op Ackersdijkseweg tussen Hoeve A13 en voormalig NAM-terrein.
- E Meest zuidelijke route.



Afbeelding 7 Tracévarianten – IPV Delft c.s.

De tracés zijn door IPV Delft c.s. op verschillende aspecten beoordeeld welke onderscheidend werken, betreffende voor hellingbaan en brug. Gekeken is onder andere naar fietscomfort, aansluiting op bestaande fietsnetwerk en de voorkeur vanuit ecologie voor een noordelijke ligging.

Variant 'B/C middenroute' heeft de voorkeur, met oostelijke aansluiting op Ackersdijkseweg ter hoogte van Ackerdijkse plassen of tussen Hoeve A13 en het voormalig NAM-terrein. Deze sluit het best aan op het bestaand fietsnetwerk. Ook vanuit biodiversiteit en landschap heeft deze locatie de voorkeur. De nadruk ligt daarbij op de inpassing in het landschap als poort naar het gebied Midden Delfland.

Van de overige varianten scoorde tracé E duidelijk het slechtst, wegens onder andere de slechte aansluiting op de ecologische structuur, de grondposities en de overlast voor bedrijven/omwonenden. Tracé D scoort vergelijkbaar aan B/C, maar heeft aan de oostzijde een kortere hellingbaan. Tracé A scoort goed, maar ligt erg autonoom in het landschap. De relatie met de Ackerdijkseweg vervalst hierbij. Ook zijn de grondposities minder gunstig dan bij B/C en D. Een uitgebreide toelichting op deze afweging is te vinden in bijlage 1 Schetsontwerp MFR.

4.4. Ontwerpeisen

Het eerste schetsontwerp van het fietsecoduct voldoet aan de belangrijkste geïdentificeerde ontwerpeisen vanuit ecologie en fiets. De uitgangspunten voor de Metropolitane Fietsroute Delft - Rotterdam zijn leidend voor de fietsverbinding over de A13. Zo wordt uitgegaan van een fietspadbreedte van 4,5 meter. Om de A13 te kunnen passeren zullen fietsers een hoogteverschil moeten overbruggen. Met het hoogteverschil met de omgeving en de constructiehoogte van de brug zal het te overwinnen hoogteverschil ca. 6 à 7 m zijn. Naast het fiets/wandel vlak moet een onverharde, begroeide strook met een minimale breedte van 3 meter worden aangelegd om de beoogde doelsoorten te kunnen bedienen.

4.5. Streven naar een hoogwaardige brug

Het gemaakte schetsontwerp kent een drietal varianten. Vanwege de locatie van het toekomstig fietsecoduct en een gewenste goede landschappelijke inpassing wordt de zogenaamde 'plus-variant' nagestreefd. Deze variant heeft ook de voorkeur aangezien het ontwerp hierbij de meeste ruimte overlaat aan weerskanten van de snelweg, en geen gebruik maakt van de middenberm. Zo kan Rijkswaterstaat eventueel de snelweg in de toekomst nog verbreden, of de middenberm anders benutten.

De toelichting op het schetsontwerp door IPV Delft c.s.: 'Het betreft een brug die uitgaat van onder andere het lensliggerprincipe. In het deel voor de ecologische verbinding wordt dragende hoogte voor de overspanning gecreëerd wat goed samengaat met de afscherming tegen licht en geluid. Het relatief slanke dek voor de fietsverbinding wordt hieraan verbonden. Het ecologisch deel volgt een ander verticaal alignement dan de fiets. Zodoende zijn er geen conflicten onderling en kunnen dieren eenvoudig van alle kanten de helling bereiken. De voet van de ecologische helling ligt vrij onder de fiets(aan)brug. Vanwege het constructieve concept is het fietsgedeelte deels gespleten in vrijliggende fietspaden met één richting. Boven de A13 buigen beide paden iets naar buiten om ruimte te maken voor het ecologische deel. Fietsen over deze brug is hiermee een beleving op zich en de brug is een echte eyecatcher. Twee bruggen die elkaar ontmoeten, elkaar dragen en elkaar de ruimte geven. De dubbelfunctie (fiets en ecologie) is duidelijk afleesbaar in de constructie en functioneel bovendien. Een innovatieve brug waarbij tevens een mooi avondbeeld gerealiseerd kan worden met verlichting.'

4.6. Bouwfase/realisatie, eigendom en beheer

In de gesprekken met partijen ten behoeve van deze rapportage is ook gesproken over een aantal onderwerpen die nu weliswaar nog prematuur zijn, maar wel wezenlijk voor een vervolg. Als er gekozen wordt voor een Fietsecoduct A13, van wie is dat fietsecoduct dan eigenlijk? Wie gaat het bouwen en welke partij verzorgt en betaalt na realisatie het noodzakelijk onderhoud/beheer? Sommige partijen hebben in het vervolg een grotere rol dan andere. Gezamenlijk is geconcludeerd dat het logisch is dat dat de gemeenten Delft en Pijnacker-Nootdorp eigenaar worden van het fietsecoduct, of daar onderling een nadere afweging in maken. Dit gelet op het feit dat de constructie op beider grondgebied aanlandt en Rijkswaterstaat aangeeft het eigendom niet na te streven. Daarmee zijn beide gemeenten in combinatie ook de meest voor de hand liggende partij om de verbinding te realiseren. Voor de realisatie van het fietsecoduct zal door gemeenten Delft en Pijnacker-Nootdorp een gezamenlijke projectorganisatie moeten worden opgetuigd. Mogelijk kan RWS hierin een -gedelegeerde- rol in spelen tegen kostenvereffening, gelet op haar grote belang. Gelet op

urgente andere opgaven lijkt een dergelijke rol van RWS echter niet voor de hand te liggen. Inmenging van RWS beperkt zich dan tot goedkeuring van het ontwerp en vergunningverlening. Andere partijen wensen betrokken te blijven maar zien geen rol voor zichzelf bij de realisatie. De (financiële) verantwoordelijkheid voor het toekomstig beheer van het fietsecoduct ligt bij de eigenaar: in dit geval de gemeenten Delft en Pijnacker-Nootdorp. Staatsbosbeheer en het CBG kunnen mogelijk een rol spelen in het beheer van het groen. Betrokkenheid van Rijkswaterstaat en/of provincie Zuid-Holland moet nader worden uitgezocht.

4.7. Kostenraming en dekking

De voorlopige raming van de kosten van het fietsecoduct, inclusief risico-opslag, betreft € 10,2 miljoen. Deze € 10,2 miljoen is reeds gecommuniceerd aan de deelnemende partijen van het MFR traject tijdens een bestuurlijk overleg in november 2020. Van dit bedrag is € 8,7 miljoen op verschillende plekken gelabeld ten behoeve van het project en resteert een te dekken bedrag van circa €1,5 miljoen.

Omdat de opdracht in essentie bestaat uit het bij elkaar brengen van ecologische ambities en fietsroutes, maar deze andere financieringsstromen kennen is de raming uitgesplitst naar twee derde deel voor fiets, € 6,8 miljoen en een derde deel voor ecologie, € 3,4 miljoen. Juist omdat de combinatie van beide functies synergievoordelen kent is het noodzakelijk dat wordt gekozen voor één integrale oplossing. Daarbij komen de dekkingsmiddelen weliswaar uit verschillende bronnen, maar worden deze niet langer toegerekend aan één van beide functies.

De gemeenten Delft en Pijnacker-Nootdorp houden ieder rekening met een financiële bijdrage van € 1 miljoen. In combinatie met een subsidie van 70% van de MRDH zijn daarmee voldoende middelen aan te wenden voor het oorspronkelijke fietsdeel. Voor de ecologische verbinding is door het (voormalig) Recreatieschap Midden-Delfland, Staatsbosbeheer en het CBG in totaal 1,9 miljoen ter beschikking gesteld. Een nadere uitsplitsing van de bijdragen treft u aan in tabel 1.

Onderdeel	Leverancier bijdrage	Voorwaarde	Bedrag (x 1 miljoen)
Fietsdeel	Bijdrage Delft	Bijdrage voor fietsdeel	1
	Bijdrage Pijnacker-Nootdorp	Bijdrage voor fietsdeel	1
	Subsidie MRDH	70% fietsdeel	4,8
Subtotaal			6,8
Ecologiedeel	Liquidatie recreatieschap, in handen van Delft	Gelabeld aan dit project	1,3
	Uittreding Rijk uit recreatieschap, in handen van CBG	Gelabeld aan dit project	0,6
	<i>Benodigde extra bijdrage</i>		1,5
Subtotaal			3,4
Totaal			10.2

Tabel 1 Overzicht dekkingsgelden Fietsecoduct A13

In deze fase is (ambtelijk) geconcludeerd dat voor het resterende bedrag van € 1,5 miljoen nu geen nadere financiële toezeggingen gedaan kunnen worden. Op het totaal van de geraamde investering lijkt het echter een bedrag te zijn waarvoor aanvullende dekking door partijen gevonden moet kunnen worden. Mogelijke

richtingen daarvoor zijn provinciale subsidies (ecologische verbindingen, recreatie); het Nationaal Toekomstbeeld Fiets; het Nationaal Groeifonds; het programma ontsnippering RWS; Europese subsidies; een verdeelsleutel tussen betrokken partijen voor het resterend bedrag.

5. Vervolgstappen voor een fietsecoduct A13

Er is voldoende aanleiding om verder te werken aan het fietsecoduct A13. Het is een slimme combinatie van functies die bijdraagt aan een flink aantal gezamenlijke ambities. De voorgestelde oplossing heeft voldoende draagvlak bij betrokken partijen. In het najaar van 2021 maken overheden betrokken bij de Metropolitane Fietsroute Delft - Rotterdam Alexander nadere afspraken in een samenwerkingsovereenkomst. Nu kennis en draagvlak bij partijen aanwezig zijn, is dat ook een moment om (bestuurlijk) nader commitment uit te spreken op het fietsecoduct A13.

Voor een vervolgfase zien wij de volgende aandachtspunten:

Governance

Het verdient de aanbeveling een gezamenlijke projectorganisatie van de gemeenten Pijnacker-Noordorp en Delft in te richten. Een gezamenlijk directeurenoverleg kan deze initiëren en aansturen. Zo kan een besluit worden voorbereid over het vervolgproces en over eigendom en realisatie van het fietsecoduct. De projectorganisatie kan nader overleg initiëren met Rijkswaterstaat over de raakvlakken met de A13 en een verdere procesgang. Met Staatsbosbeheer/CBG dient het beheervraagstuk verder verkend te worden. Ook kunnen zo onderstaande aandachtspunten worden opgepakt.

Financiën

Zoals uit hoofdstuk 4 blijkt is € 8,7 miljoen euro op verschillende plekken gelabeld voor het fietsecoduct A13. In een volgende fase zullen extra financiële middelen ter grootte van € 1,5 miljoen gevonden moeten worden binnen de benoemde zoekrichtingen. Daarbij hoort ook een actualisering van de kostenraming van het fietsecoduct en een budget voor het vervolgproces.

Ontwerp/technisch

Enkele andere aandachtspunten voor het vervolg zijn reeds in 2020 benoemd en kunnen nu worden opgepakt, bijvoorbeeld de ruimtelijke inpassing en de aansluiting op de Rijksweg, grondverwerving, de draagkracht van de polder in het oostelijk deel en de inrichting van de aanloopgebieden naar het fietsecoduct.

Ecologische effecten

Over de meerwaarde van het fietsecoduct vanuit ecologisch perspectief bestaat brede overeenstemming (zie hoofdstuk 3). Onderzoek naar de effecten op natuur en doelsoorten kan de positieve effecten nader kwantificeren.

Gesproken personen per partij:

Partij	Persoon	Functie
Gemeente Delft	Patrick van Geel	Programmeur Ruimte & Economie
	Lars Mathijssen	Beleidsadviseur verkeer & vervoer
	Diny Tubbing	Beleidsadviseur groen
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	Sieward Tichelaar	Adviseur Ruimtelijk Beleid
	Jethro Rasing	Beleidsadviseur verkeer & vervoer
Gemeente Midden-Delfland	Michael Moerman	Beleidsmedewerker Groen, water en spelen
Gemeente Lansingerland	Maarten Batenburg	Adviseur verkeer
Gemeente Rotterdam	Evelien Roelands	Adviseur mobiliteit
MRDH	Joni Braas	Projectleider Mobiliteit
	Bart Heijnen	Projectleider Mobiliteit
	Amanda Vlieger	Projectadviseur
Provincie Zuid-Holland	Henny Willems	Landschapsarchitect
Rijkswaterstaat	Peter Heemskerk	Medewerker Vastgoed en Infrastructuur
	Claudia Rodrigues	Adviseur Natuur
Staatsbosbeheer	Laurens Bonekamp	Teamleider Hof van Delfland
Natuurmonumenten	Willemijn Nagel	Medewerker Public Affairs

Geraadpleegde documenten en gespreksverslagen:

- 20-10-2016, Gemeente Delft Fietspotentiescan Fietsbrug A13 Definitief, ARUP;
- November 2016, Fietsbrug over de A-13 Midden-Delfland verbonden - een eerste sondering, ROBBEREGET CONSULTANCY, opdracht van DB Recreatieschap Midden-Delfland (voorjaar 2016);
- 31-08-2017, Bestuurlijk overleg Barrière A13, betrokken gemeenten en PZH. Aanwezig: Weber en De Vogel (PZH), Van Oord (Midden-Delfland), Van Staalduinen (Pijnacker-Nootdorp), Smits (TU Delft), Brandligt en Tubbing (Delft) en achterliggende notitie: Optimalisatie regionaal netwerk Hof van Delfland;
- 1-12-2017 Midden-Delflandraad, Recreatieschap Midden-Delfland, Bestedingsvoorstel ontwikkelingsbudget Recreatieschap Midden-Delfland;
- Januari 2018, Fiets in de MRDH, Goudappel Coffeng, voorbereidende studie t.b.v Metropolitane Fietsroutes;
- 6-3-2019, Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH, Subsidiebesluit MRDH voor MFR; en toelichtende memo van 18-12-2018;
- 7-5-2020, Verkenning fiets- en ecologische verbinding over de A13 (Onderdeel van het schetsontwerp voor de Metropolitane Fietsroute Delft-Rotterdam) door IPV Delft, Mobycon en Urban Synergy;
- Juni 2020, Metropolitane Fietsroute Delft-Rotterdam-Alexander, door IPV Delft, Mobycon en Urban Synergy;
- 28-05-2020, Programmaplan Gezamenlijk Uitvoeringsprogramma Ontwikkelagenda Midden-Delfland (RMD-SBB), (Voormalig) recreatieschap Midden-Delfland en Staatsbosbeheer;
- Juni 2020, Visie Bijzonder Provinciaal Landschap Midden Delfland, Gebiedstafel Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland;

- 11-11-2020 Bestuurlijk overleg MRDH (Meij), Gemeente Delft (Huijsmans), Gemeente Lansingerland (Fortuyn), Gemeente Pijnacker-Nootdorp (Jense), Gemeente Rotterdam (Bokhove) en notitie Hoofdlijnen SOK Metropolitane Fietsroute Delft- Rotterdam-Alexander;
- Maart 2020 Concept Samenwerkingsovereenkomst Realisatie Metropolitane Fietsroute Delft – Rotterdam Alexander;
- Mei 2021, De Schiezone als habitat, Integraal toekomstbeeld, onderdeel van Landschapspark Zuidvleugel, conceptversie