

Technische vragen m.b.t. SB Stand van zaken 'Studie Vervanging Demmerikse Brug, Midden Wetering / N201'

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
Volt	1	De Demmerikse Brug moet in 2028 vervangen zijn; wanneer moet er uiterlijk een besluit genomen zijn om de brug op tijd te kunnen vervangen?	Rekening houdend met 2 jaar voorbereidingstijd en eerst 1 jaar bouwtijd van de nieuwe fietsbrug (om de doorstroming van het wegverkeer te waarborgen), is het zeer wenselijk om eind 2025 een besluit hierover te nemen.
	2	Wat zijn de gevolgen van een vaste brug van 4,8m voor de verschillende recreatieve zeilactiviteiten in de Vinkeveense plassen? Is ook onderzocht hoeveel boten met een mast hoger dan 4,8 meter hier door geraakt worden?	Op dit moment is het al verplicht om de mast te strijken bij het passeren van de brug. De brug opent dus in principe niet voor zeilboten, dit gebeurt wel als er toevallig ook andere boten moeten passeren. Door te kiezen voor een hogere brug, de huidige is 2,8 meter, kunnen er meer zeilboten passeren zonder het strijken van de mast en hoeven anderen deze minder ver te strijken. Precieze aantallen van boten met moeilijk strijkbare masten en van zeilboten met een vaste mast zijn onbekend. Wel staat vast dat dit gaat om zeer beperkte aantallen. Ook voor hen zijn er mitigerende maatregelen opgenomen, zoals extra aanmeervoorzieningen aan beide zijden van de nieuwe vaste brug om de mast te kunnen strijken en extra aanlegvoorzieningen op de Zuidplas voor zeilboten met een vaste mast.
	3	Hoe wordt de doorstroming van het wegverkeer op de N201 gewaarborgd tijdens het vervangen van de brug?	De nieuwe fietsbrug wordt als eerste gebouwd waarna de beweegbare brug in de huidige N-weg wordt vervangen door een vaste brug. De nieuwe fietsbrug is zo gedimensioneerd dat deze in afmetingen breed genoeg is en in draagkracht geschikt is om als omleiding voor het auto- en vrachtverkeer te dienen. Zo voorkomen we dat de N201 voor langere tijd dicht moet.
	4	Zijn naast de genoemde betrokken organisaties onder 'maatregelen' ook de watersportverenigingen en ondernemers rond de Vinkeveense Plas betrokken bij het afwegingsproces? Een vaste brug zou impact hebben op deze partijen. In hoeverre weegt hun stem mee in dit proces?	In de nautische analyse is zeer uitgebreid stilgestaan bij de ondernemers in het plassen gebied. Onderzocht is bij welke hoogte voor een vaste brug er impact is op de beroeps- en recreatievaart en welke mitigerende maatregelen er mogelijk zijn. Er is uiteindelijk een brede afweging gemaakt op onder andere veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, leefbaarheid (natuur, geluid en landschappelijke inpassing) en kosten waarbij zowel de functionaliteit van het vaar-, weg- en fietsverkeer is meegenomen om tot een voorkeursalternatief te komen. Een vaste brug met een hoogte van 4,8m levert nog voor een beperkt aantal ondernemers hinder op. De hinder is weg te nemen met mitigerende maatregelen (aanpassing van de werkschepen en partyboten).
VVD	5	Zitten er juridische risico's aan het afwijken van de Richtlijn Vaarwegen 2020 en de afhandeling van nadeelcompensatie als gevolg van kiezen voor een vaste variant?	De vervanging van de Demmerikse brug door een vaste brug wordt gezien als een afwijking op de bestaande Richtlijn en bestaand beleid. Afwijken is mogelijk maar vergt een goede juridische en technische onderbouwing. De resultaten uit de variantenstudie vormen een goede basis voor een verdere juridische en technische onderbouwing om afwijken mogelijk te maken. Toch kan dit mogelijk leiden tot bezwaren in de te doorlopen (planologische) procedures.
	6	Hoe is de weging tussen kosten en landschappelijke inpassing enerzijds en doorvaarbaarheid anderzijds gemaakt bij het verkiezen van 4,8m boven 5,3m?	Een vaste brug op 5,3m leidt weliswaar tot minder negatieve effecten op de functionaliteit van de brug voor vaarverkeer, maar zorgt voor een slechtere veiligheidssituatie omdat automobilisten niet meer over de brug kunnen kijken en heeft een negatiever effect op het landschap vanwege de langere en hogere aarden wallen aan

			beide kanten van de brug. Een brug van 5,3 m geeft daarnaast meer geluidsuitstraling in de omgeving door een hogere ligging en is nadelig voor het fietsverkeer door een grotere helling. Ook wegen de hogere investeringskosten niet op tegen de kosten voor de mitigerende maatregelen voor een beperkt aantal werkschepen.
Forum voor Democratie	7	Wat zijn de aantallen vaartuigen die per jaar na completering van de voorgestelde 4,8m vaste brug niet meer zonder extra moeite (mast/zeilen strijken of andere maatregelen) de Kleine Plas op kunnen? En hoeveel vaartuigen kunnen helemaal niet meer de Kleine Plas op? En wat voor type vaartuigen zijn dit?	De onderdoorgang bij de A2 met een hoogte van 3,8m vormt een dwangpunt voor alle vaartuigen. Voor onderhoud en keuringen dienen zij van de Vinkeveense plassen af te gaan en is de vaarbeweging onder de A2. De keuze voor een hogere vaste brug op 4,8m heeft voornamelijk te maken met de vaarbewegingen tussen de Kleine plas en de Zuidplas. Voor de werkschepen geldt dat ongeveer 10% van hun werkzaamheden zich op de kleine plas bevinden. Enkele werkschepen, zeilschepen en partyboten ondervinden enige last of kunnen er niet meer onderdoor. Het merendeel (80%) van de werkschepen die op de Vinkeveense plassen actief zijn kan de brug passeren. Van ongeveer 3 werkschepen dienen de spudpalen te worden aangepast zodat ook zij op de kleine plas hun werkzaamheden kunnen voortzetten. Voor de verhuurboten geldt dat 100% onder de vaste brug van 4,8m kan. Er is 1 partyboot waarvan de stuurhut aangepast dient te worden. Precieze aantallen van boten met moeilijk strijkbare masten en van zeilboten met een vaste mast zijn onbekend. Wel staat vast dat dit gaat om zeer beperkte aantallen. Ook voor hen zijn er mitigerende maatregelen opgenomen, zoals extra aanmeervoorzieningen aan beide zijden van de nieuwe vaste brug om de mast te kunnen strijken en extra aanlegvoorzieningen op de Zuidplas voor zeilboten met een vaste mast.
	8	Hoe veel gaat de nadeelcompensatie ongeveer kosten? En zijn dit eenmalige of wederkerende kosten?	Momenteel wordt er een risico-inventarisatie gedaan door een extern bureau (Saoz) om de kosten voor nadeelcompensatie in beeld te brengen. Daarnaast zijn er kosten voor de mitigerende maatregelen. Totaal van beide zijn geschat op 650.000 euro en betreffen eenmalige kosten.
SGP	9	Met het realiseren van de voorkeursvariant van een vaste brug van 4,8 meter hoogte wordt het voor verschillende boten niet meer mogelijk om de kleine plas te bereiken. Om hoeveel boten gaat dit? In aantal en percentage?	Het merendeel (80%) van de werkschepen die op de Vinkeveense plassen actief zijn, kan de brug passeren. 20% (3 werkschepen) kunnen na aanpassing van de spudpalen er ook onderdoor. Daarnaast dienen nog op een aantal pontons de spudpalen deelbaar of telescopisch te worden gemaakt. Er zijn 2 partyboten. 1 partyboot kan er onderdoor. De andere partyboot kan er na aanpassing van de stuurhut ook onderdoor. Alle verhuurboten kunnen er onderdoor. Alle zeilboten met een strijkbare mast kunnen er onderdoor. Voor enkele zeilboten met een moeilijk strijkbare mast worden extra voorzieningen getroffen. Voor enkele zeilboten met een staande mast worden, ondanks de strijpplicht, extra aanlegplaatsen gerealiseerd op de Zuidplas.
	10	Welke deel van het vaarverkeer wordt met een brughoogte van 4,8 meter belemmerd? Gaat dat om recreatie?	Na doorvoeren van de mitigerende maatregelen, zullen er voor zover bij ons bekend geen belemmeringen meer zijn. Zie verder de beantwoording van vraag 8 en 9. Precieze aantallen van boten met een moeilijk strijkbare mast en van zeilboten met een vaste mast zijn onbekend. Wel staat vast dat dit gaat om zeer beperkte aantallen
	11	In de Statenbrief wordt gesteld dat werkschepen bij een hoogte	Na aanpassing van de werkschepen is de verwachting dat alle werkschepen onder een vaste brug van 4,8m kunnen. In het

		van 4,8 meter er nog wel doorheen kunnen. In de bijlage staat echter dat een klein deel niet meer onder de brug zal passen en aangepast of vervangen moet worden. Kan hier nadere toelichting op worden gegeven? Welke gevolgen heeft dit/kan dit hebben voor het onderhoud?	investeringsvoorstel zullen de mitigerende maatregelen onlosmakelijk verbonden zijn aan het voorgestelde voorkeursalternatief voor een vaste brug op palen met een hoogte van 4,8m. Er zijn dus geen gevolgen voor het onderhoud.
	12	Er wordt gesproken over een eventuele compensatie voor het vaarverkeer die niet meer onder de brug kunnen bij een hoogte van 4,8 meter. Om wat voor compensatie gaat dit? Hoe groot deel is dit van de totale projectbegroting?	Het gaat hierbij om nadeelcompensatie en mitigerende maatregelen, zoals het aanpassen van de spudpalen op 3 werkschepen, aanpassing van een stuurhut op 1 partyboot, de realisatie van een extra aanlegsteiger en aanmeervoorzieningen aan beide zijden van de brug voor het strijken van de mast. Totaal van beide zijn nu geschat op 650.000. De investeringskosten van het schetsontwerp zijn nu berekend op 19,7 mln. (vaste brug op palen met een hoogte van 4,8m)
	13	Op basis waarvan is de verwachting dat de bezwaren van de omgeving en de gemeente wordt weggenomen bij compensatie? Is dat nav de doorlopen participatie?	Ja. Het afwegingsproces en het voorkeursalternatief zijn zowel ambtelijk als bestuurlijk besproken met de gemeente De Ronde Venen, het Recreatieschap Stichtse Groenlanden, Staatsbosbeheer, het Waterschap Gooi, Vecht en Amstel en Waternet. Duidelijk is geworden dat de voorkeur van de overige direct betrokken organisaties uitgaat naar een beweegbare brug. Doordat zij tijdig zijn meegenomen met het schetsontwerp en in het bestuurlijk overleg hierover geïnformeerd zijn, is er begrip voor het afwegingsproces. De betrokken bestuurders hebben, gelet met name op de hoge maatschappelijke kosten voor onderhoud van de beweegbare brug en de zorgvuldige studie die is verricht, begrip voor de keuze van het voorkeursalternatief. Zij hebben aangegeven in het verdere proces betrokken te willen blijven, in de participatie gezamenlijk op te willen trekken en bij een keuze voor een vaste brug een voorkeur te hebben voor een vaste brug op palen. De laatste maanden is er gezamenlijk opgetrokken om het voorkeursalternatief verder vorm te geven en het participatietraject gezamenlijk weer op te starten. Tegelijk met de Statenbrief is er ook een Raadsinformatiebrief verstuurd. Zowel de raadsleden als u en de bestuurders van de direct betrokken organisaties, zijn uitgenodigd op de inloopavond van 22 mei 2025. Op de inloopavond was het voornaamste geluid begrip te hebben voor de afweging. De visualisaties van de vaste brug op palen werden goed ontvangen. Hiervoor zijn er in april wederom individuele gesprekken geweest met de stakeholders/ondernemers om de mitigerende maatregelen gezamenlijk te bepalen en om een goede toelichting te geven op de nadeelcompensatieregeling. In mei 2025 zijn deze gesprekken voortgezet. Ook hier was het voornaamste geluid hetzelfde als op de inloopavond maar er resteert ook enige weerstand tegen deze keuze.
	14	Kan bij tabel 1 in plaats van + of – bij investering, ook de bedragen gegeven worden, zoals later in het stuk wordt gedaan bij de onderbouwing van de brug met 4,8 meter hoogte?	Onderstaand de getallen voordat deze zijn omgezet in plussen en minnen in de afwegingstabel. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de vaste brug hier uitgegaan was dat deze in een grondlichaam (aarde banen) werd uitgevoerd. De uitvoering op palen heeft iets hogere kosten.

			Beoordelingsaspect	Beweegbare brug	Vaste brug 4,0 m	Vaste brug 4,8 m	Vaste brug 5,3 m	Vaste brug 6,0 m
			Investeringskosten	€17,9 mln	€14,6 mln	€16,7 mln	€18,6 mln	€20,6 mln
			Onderhoudskosten	€30,3 mln	€4,4 mln	€4,4 mln	€4,4 mln	€4,4 mln
			Circulariteit o.b.v. MKI	€353.400	€310.800	€343.600	€373.800	€397.300
			Functionaliteit vaarverkeer (schade)	€0	€2,8 mln	€0,65 mln	€0,65 mln	€0,25 mln
			Functionaliteit vaarverkeer	N.v.t.	15 werkschepen (100%*)	3 werkschepen (20%)	1 werkschip (7%)	Geen werkschepen
			Functionaliteit autoverkeer	4 minuten wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd
			Functionaliteit langzaam verkeer	4 minuten wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd	Geen wachttijd
			*In totaal maken 15 werkschepen gebruik van de passage onder de Demmerkse brug. Het aantal schepen dat de brug niet kan passeren is weergegeven als percentage ten opzichte van dit totaal					