



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Stand van zaken 'Studie Vervanging Demmerikse Brug, Midden Wetering / N201'
Datum	20-05-2025
Documentnummer	UTSP-1300223113-1352
Van	Jim Sheotahul / Derk Dohle
Telefoonnummer	+31649417631 / +316653402295
E-mailadres	jim.sheotahul@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	Mobiliteit
Team	Realisatie Infrastructuur
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	1. Publieksvriendelijk participatie samenvatting 1e fase schetsontwerp;

Geachte leden van Provinciale Staten,

In het komende Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) bij de Begroting 2026 wordt voorgesteld het project 'Studie Vervanging Demmerikse Brug, Midden Wetering / N201' te promoveren naar de voorbereidingsfase en daarmee in de komende jaren de volgende maatregelen te realiseren:

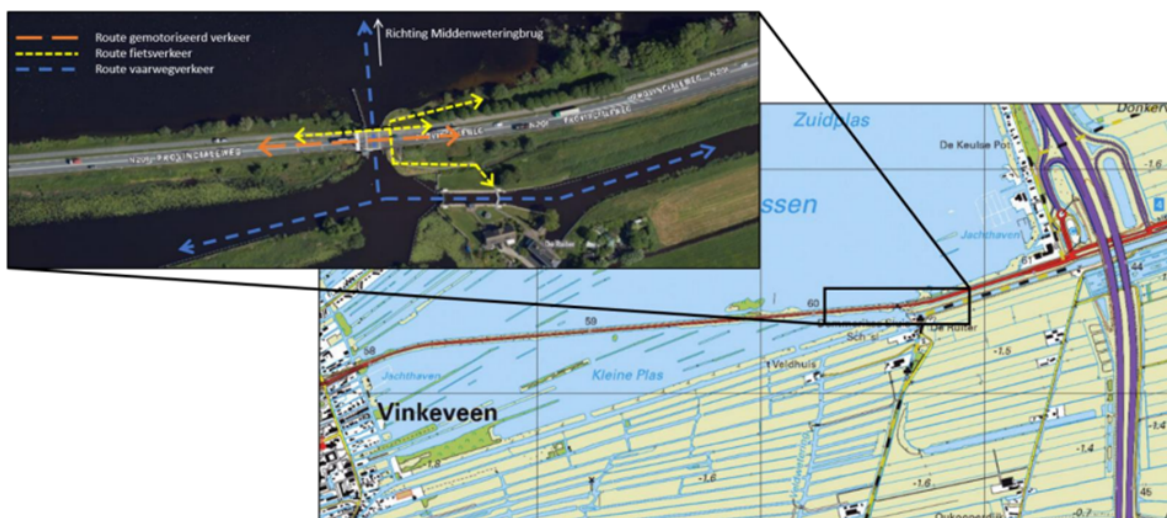
1. De huidige beweegbare Demmerikse brug te vervangen door een vaste brug met een hoogte van 4,8 m;
2. Ten noorden van deze brug een aparte identieke vaste fietsbrug met een hoogte van 4,8 m te realiseren;
3. Het uitvoeren van de voorgestelde mitigerende maatregelen en het toepassen van de nadeelcompensatieregeling om realisatie hiervan mogelijk te maken.

Via deze Statenbrief informeren wij u uitgebreider over dit project dan gebruikelijk via het MIPM. Redenen hiervoor zijn de omvang van dit project en de keuze voor een vaste brug in plaats van de huidige beweegbare brug.

Inleiding:

De brug is onderdeel van de provinciale weg N201, die de Utrechtse kernen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen met de Rijkswegen A2 en de A4 verbindt. De N201 is de regionale gebiedsontsluitingsweg met een rijsnelheid van maximaal 80 km/u. De N201 is de drukste enkelbaans N-weg in de provincie Utrecht. Er staan regelmatig files en helaas gebeuren er jaarlijks diverse ongelukken. Door toekomstige economische en ruimtelijke ontwikkelingen is het de verwachting dat de N201 drukker wordt. Zonder maatregelen op de korte, middellange en lange termijn komt het verkeer op de N201 meer en meer stil te staan. Dit vermindert de veiligheid, bereikbaarheid, en de leefbaarheid van het gebied. Parallel aan de N201 is aan de noordzijde een vrijliggend tweezijdig bereden fietspad van Loenersloot richting Vinkeveen. De Demmerikse brug, gerealiseerd in 1942, is een ophaalbrug gelegen in de N201 bij Vinkeveen (figuur 1). De brug overspant de Middenwetering die de Zuidplas met de Kleine Plas van de Vinkeveense Plassen verbindt. De plassen en omliggende vaarwegen hebben een functie waar de lokale economie van Vinkeveen deels op drijft. Veel vaartuigen kunnen zonder brugopening onder de brug door varen. Voor een aantal categorieën schepen geldt dit niet: grotere recreatieschepen, aannemers die

een werkschip op de plassen hebben, woonboot-eigenaren, eigenaren van grotere zeilschepen en de reders in het gebied. Het gaat om circa 800 openingen op jaarbasis, waarvan 100 openingen voor de beroepsvaart. Deze openingen zijn niet evenredig over het jaar verdeeld. Teruggerekend is dit gemiddeld 2,5 brugopening per dag. Op dit moment is er een beweegbare brug met een doorvaarthoogte van 2,8 m op het moment dat de brug dicht is. Ongeveer 27.500 auto's, vrachtwagens, motoren en andere motorvoertuigen maken op de gemiddelde werkdag gebruik van de brug en ongeveer 300 fietsers per etmaal maken gebruik van de brug.



Figuur 1. De ligging van de Demmerikse brug in de N201

Probleemstelling

De Demmerikse brug is aan het einde van de levensduur en moet worden vervangen. Er is in 2018 een stalen hulpconstructie aangebracht om de brug te verstevigen. De hulpconstructie is ontworpen op een levensduur van 10 jaar en de Demmerikse brug moet uiterlijk in 2028/2029 vervangen worden. De doorstroming van het wegverkeer op de drukke N201, dient tijdens de realisatie van een nieuwe brug gewaarborgd te blijven.

Doelstelling

Deze variantenstudie voor de vervanging van de Demmerikse brug is ingebed in een groter project. De provincie Utrecht (hierna: de provincie) werkt namelijk langs de gehele lengte van de N201 aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op en langs de N201. Er wordt onder meer gewerkt aan het verkeersveiliger maken van kruispunten, het scheiden van fietspad en rijbaan voor autoverkeer en de aansluiting van de provinciale weg op de A2. De Demmerikse brug wordt met dezelfde doelstellingen binnen het bredere N201 project opgepakt als losstaand project. Het betreft hier een vervangingsinvestering, waarvoor een ander besluit moet worden genomen. Daarnaast is het realiseren van een civieltechnisch kunstwerk een fundamenteel andere opgave dan een wegebouwopgave en de doorlooptijd, kosten en risico's kennen een andere dynamiek.

Aanleiding Variantenstudie

Omdat de Vinkeveense Plassen omsloten zijn door bruggen, zijn ze sowieso niet zonder beperkingen bereikbaar. Zo heeft de verbinding naar het Amsterdam-Rijnkanaal onder de A2 (De Geuzensloot) een vaste brug met een doorvaarthoogte van 3,9 m. Voor de te onderzoeken opties is het interessant om ook een vaste brug met een minimale doorvaarthoogte van 4,0 m als één van de alternatieven op te nemen. Vanuit beheer en onderhoud zijn eerder in een eerste verkenning vier opties voor een vervangende brug bekeken, vanuit de variabelen 'vast versus beweegbaar' en 'één brug versus een aparte brug voor het fietspad'. Een vaste brug bleek belangrijke voordelen te hebben, zoals lagere investeringskosten, veel lagere beheer- en onderhoudskosten, duurzamer, geen hinder voor weg- en fietsverkeer en minder geluidsoverlast. Een aparte brug voor het fietspad heeft als belangrijkste voordeel dat in de bouwfase eerst de ene brug en daarna de andere brug gebouwd kan worden, zodat de doorstroming op de N201 ook tijdens de bouwphase gewaarborgd

blijft. Naar aanleiding van deze resultaten is er besloten een brede variantenstudie te doen naar vervanging van de Demmerikse brug, waarbij alle aspecten gedegen worden meegewogen om tot een Voorkeursalternatief (VKA) te komen.

Maatregelen:

Samenvatting / stand van zaken

Wij zijn in 2023 een onderzoek gestart naar de vervanging van de Demmerikse brug. Om te komen tot een investeringsbeslissing voor de voorkeursvariant is een variantenstudie doorlopen. De variantenstudie is in twee fasen onderverdeeld: definitiefase en ontwerpfase.

De definitiefase is nu afgerond. In de definitiefase is een aantal varianten onderzocht waarbij bewoners, weg- en vaarweggebruikers uit de omgeving betrokken zijn en is er middels een trechteringsproces een brede afweging gemaakt met een voorkeursvariant (schetsontwerp[SO]) als resultaat. Voor de vervanging van de Demmerikse brug wordt geadviseerd de huidige beweegbare brug te vervangen door twee vaste bruggen met een hoogte van 4,8 m en deze als VKA verder uit te werken tot een voorlopig ontwerp (VO) en na de zomer 2025 in de MIPM bij de Begroting 2026 ter besluitvorming voor te leggen.

In de variantenstudie zijn twee vaste bruggen met flankerende aarden banen beschouwd. Momenteel wordt nog uitgezocht of twee vaste bruggen op palen een goed alternatief is om als VKA verder uit te werken.

Uit de afweging is gebleken dat een beweegbare brug slechter scoort op thema's leefbaarheid, veiligheid, doorstroming verkeer en dat de investerings- en onderhoudskosten aanzienlijk hoger zijn. Met mitigerende maatregelen bij een vaste brug op 4,8 m is de hinder voor het vaarverkeer te minimaliseren.

Omdat op voorhand duidelijk is geworden dat de voorkeur van de overige direct betrokken organisaties uitgaat naar een beweegbare brug, zijn zij - alvorens verder te gaan met de ontwerpfase - eerst geïnformeerd over het afwegingsproces en de daaruit volgende keuze voor het VKA. Het afwegingsproces en het VKA 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. 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 VKA. 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 vaste brug op palen de voorkeur heeft. De laatste maanden is er gezamenlijk opgetrokken om het VKA verder vorm te geven en het participatietraject weer op te starten. Tegelijk met deze Statenbrief zal er ook een Raadsinformatiebrief worden verstuurd. Zowel de raadsleden als u en de bestuurders van de direct betrokken organisaties, zijn uitgenodigd om de inloopavond van 22 mei 2025 bij te wonen. In april 2025 zijn wederom individuele gesprekken geweest met de stakeholders om de mitigerende maatregelen gezamenlijk te bepalen en om een goede toelichting te geven op de nadeelcompensatieregeling. In mei 2025 worden deze gesprekken voortgezet.

Het afwegingsproces in de definitiefase en keuzeprocess voor het VKA wordt verder in deze Statenbrief toegelicht.

Op de volgende pagina staan de eerste visualisaties weergegeven van het VKA, zoals deze nu is meegenomen in de variantenstudie, te weten twee vaste bruggen met flankerende aarden banen en een hoogte van 4,8 m (figuur 2). Momenteel wordt nog uitgezocht of twee vaste bruggen op palen een goed alternatief is om als VKA verder uit te werken. Ook hiervan zijn de eerste visualisatie gemaakt en op de volgende pagina weergegeven (figuur 3).



Figuur 2: visualisatie VKA, 2 vaste bruggen met flankerende aarden banen en een hoogte van 4,8 m



Figuur 3: visualisatie 2 vaste bruggen op palen en een hoogte van 4,8 m

Onderbouwing VKA

Door de huidige beweegbare brug te vervangen door twee vaste bruggen met een hoogte van 4,8 m verbetert de leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer. Er zullen geen wachttijden meer zijn voor fietsers en autoverkeer en daarmee zal het verkeer beter doorstromen. Tevens zullen er geen kopstaart botsingen meer plaatsvinden bij een openstaande brug en zal de geluidshinder van een stalen val bij een beweegbare brug komen te vervallen. Ook het vaarverkeer hoeft niet meer te wachten of te reserveren en kan vrijelijk bewegen van plas naar plas. Verder is er een aanzienlijke besparing op de onderhoudskosten. Hieronder een totaal opsomming van de effecten op de beleidsthema's na uitvoeren van de mitigerende maatregelen en nadeelcompensatieregeling.

Meetbaar/beoogd beleidseffect:

- Veiligheid:
 - Geen kop-staart botsingen bij een openstaande brug;
 - Goede zichtlijnen voor het wegverkeer doordat de brug niet te hoog is;
 - Bredere onderdoorgang om elkaar te passeren en te draaien voor de sluis;
 - Gescheiden brugdek voor fietsers;
 - Verder optimalisatie bij een vaste brug op palen: er ontstaat een open karakter met goede zichtlijnen voor het vaarverkeer en is er door een open karakter meer sociale veiligheid bij de fietsonderdoorgang nabij de sluis.
- Leefbaarheid:
 - Geluid: minder geluidshinder doordat de stalen val bij een beweegbare brug komt te vervallen;
 - Verder optimalisatie bij een vaste brug op palen: betere landschappelijke inpassing doordat de open structuur de plassen met elkaar verbindt en de hoge en lange flankerende aarden banen komen te vervallen. Hierdoor is er minder impact op Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebied in de aanlegfase en meer kansen voor nieuwe natuurontwikkeling in de gebruikersfase.
- Bereikbaarheid: het vaarverkeer hoeft niet meer te reserveren en kan vrijelijk bewegen van plas naar plas;
- Doorstroming: geen wachttijden meer voor fietsers, autoverkeer en vaarverkeer;
- Fiets:
 - geringe hellingspercentage voor fietsers.

Daarnaast is er een aanzienlijke besparing op de onderhoudskosten.

In onderstaande tabel zijn de scores een beweegbare brug en vier vaste brugvarianten met doorvaarthoogten van 4,0, 4,8, 5,3 en 6,0 m weergegeven. Deze twee tussenvarianten (4,8 en 5,3 m) zijn toegevoegd, omdat uit de nautische analyse bleek dat geen van de werkschepen op de Vinkeveense plassen onder de 4,0 m hoge brug zou passen, en dat hierdoor geen onderhoud meer aan de Kleine Plas uitgevoerd zou kunnen worden. Voor deze tussenvarianten is onderhoud wel mogelijk. De vijf varianten zijn middels een op een milieueffectrapportage gelijkende methodiek tegen elkaar afgewogen. Negatieve gevolgen voor de scheepvaart (met name werkschepen) kunnen voor een groot deel gemitigeerd worden, deels door het treffen van maatregelen en deels door het uitkeren van nadeelcompensatie door de provincie. De verwachting is dan ook dat hierdoor veel bezwaren vanuit de omgeving en vanuit de gemeente De Ronde Venen weggenomen worden. Verdere afstemming zal moeten uitwijzen of daarmee het draagvlak wordt vergroot.

Beoordelingsaspect	Beweegbare brug	Vaste brug 4,0 m	Vaste brug 4,8 m	Vaste brug 5,3 m	Vaste brug 6,0 m
Investeringskosten	0	++	+	-	--
Onderhoudskosten	---	+++	+++	+++	+++
Circulariteit o.b.v. MKI	0	0	0	0	0
Functionaliteit vaarverkeer (schade)	+	--	0	0	+
Functionaliteit vaarverkeer	+	-	0	0	+
Functionaliteit autoverkeer	-	+	+	+	+
Functionaliteit langzaam verkeer	-	+	+	+	+
Geluid	-	+	+	+	+
Veiligheid	-	+	+	+	-
Landschap	0	-	-	--	--
Totaalscore (netto)	-5	5	7	4	3

Noot: voor variant beweegbare brug is de huidige hoogte aangehouden. Volgens de richtlijnen zou deze hoogte tussen 3 en 4m moeten zijn. De verschillen zullen daarmee nog groter worden

Tabel 4: scoringstabel van de diverse varianten

Mitigerende maatregelen en nadeelcompensatie

De vaste brug heeft als nadeel dat de doorvaarthoogte wordt beperkt, maar deze wordt wel veel hoger dan van de beweegbare brug in gesloten toestand. In een aantal gevallen zal dit toch nog operationele nadelen opleveren voor specifieke belanghebbenden of stakeholders op de Vinkeveense Plassen. Voor een vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 m zijn mitigerende maatregelen te nemen die deze brugvariant mogelijk maakt. Ook is de nadeelcompensatieregeling van toepassing.

Om de geschetste problematiek op te lossen, worden de volgende maatregelen in de komende jaren verder uitgewerkt en gerealiseerd:

1. De huidige beweegbare Demmerikse brug te vervangen door twee vaste bruggen met een hoogte van 4,8 m waardoor de meeste gebruikers kunnen passeren;
2. Uitvoeren van mitigerende maatregelen van de werkschepen: voorzien van deelbare spudpalen. Een spudpaal (ook wel ankerpaal) is een stalen (of soms houten) paal, die door of langs het schip loopt, op en neer gehaald kan worden en waarmee een schip zich op de bodem van het vaarwater vast kan zetten. Zo kunnen de aannemers hun onderhoudswerkzaamheden verrichten.;
3. Verdiepen van de vaargeul om mogelijk grotere aanpassingen / vervanging van enkele werkschepen te voorkomen;
4. Aanbrengen van een nieuwe aanlegsteiger voor partyschepen in de Zuidplas nabij de zeilschool;
5. Uitbreiding van de huidige aanlegplaatsen van de catamarans op de Zuidplas voor moeilijk strijkbare zeilboten;
6. Aanbrengen van aanmeervoorzieningen aan beide zijde van de vaste de brug om de mast te strijken of de spudpalen te laten zakken/te delen;
7. Afhandeling nadeelcompensatieregeling voor gedupeerden.

Participatie met omgeving en Individuele gesprekken stakeholders

In de voorfase van deze variantenstudie hebben we gebruikers en omwonenden van de Demmerikse brug geraadpleegd over het huidige gebruik van de brug en de wensen van gebruikers en de omgeving voor de vervangende brug. Daarnaast hebben we de volgende bevoegd gezagen, ambtelijke partners en belangenverenigingen gesproken: de gemeente De Ronde Venen, Waterschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek, recreatieschap Stichtse Groenlanden, Waterrecreatie Nederland, Schuttevaaier en de Fietzersbond.

Bij de start van het project in 2023 zijn in de vorm van twee bijeenkomsten, een enquête en individuele gesprekken wensen en aandachtspunten opgehaald onder gebruikers. De provincie heeft in de aanloop naar deze variantenstudie het volgende participatietraject georganiseerd:

- Opstellen van een overzicht van alle mogelijk belanghebbenden bij een eventuele aanpassing van de Demmerikse brug;
- Op basis van dit overzicht inventariseren welke voorkeuren en wensen omtrent de vervanging van de Demmerikse brug er spelen;
- Organisatie van twee inloopavonden in het Spoorhuis in Vinkeveen op 23 februari en 9 maart 2023;
- Uitzetten van een digitale enquête in de periode van 2 februari t/m 31 maart 2023;
- Voeren van 16 bilaterale gesprekken met stakeholders en belanghebbenden die hier behoefte aan hadden;
- Inrichten van een webdossier en mailadres om informatie te delen en gerichte vragen te kunnen ontvangen.

Uit het participatietraject in deze fase kwam naar voren dat een groot deel van de geconsulteerde stakeholders de wens heeft voor een nieuwe beweegbare brug. Daarnaast gaf een deel van de recreanten met een sloep aan geen bezwaar te hebben de huidige beweegbare brug te vervangen met een vaste brug die minimaal dezelfde doorvaarthoogte heeft als de A2-brug die ongeveer een kilometer ten oosten van de Demmerikse brug ligt. Zij kunnen gebruik maken van de ruimere beschikbaarheid van de vaarroute die een hogere vaste brug kan bieden. Indien er wordt gekozen voor een vaste brug, met een gelijke hoogte als de bestaande onderdoorgang onder de A2 (3,9 m), gaat dit voor meer gebruikers tot problemen leiden. Met een hogere vaste brug vermindert het aantal gebruikers dat problemen ondervindt tot een minimum.

In 2024 zijn ten behoeve van de nautische analyse, in het participatieonderzoek aanvullende gesprekken gehouden met de aan scheepvaart gerelateerde stakeholders/belanghebbenden. De resultaten hiervan en uit het eerdere participatietraject zijn in de verdere afweging meegenomen.

Vanaf januari 2025 zijn de eerste bevindingen van de studie met de bestuurlijke stakeholders gedeeld. Ook in de verdere uitwerking is er ambtelijk samen gewerkt met alle direct betrokken organisaties (gemeente, waterschap, recreatieschap, belangenorganisaties). Zij hebben tevens hun wensen gedeeld op het ontwerp voor de voorkeursvariant. Zo is de voorkeur uitgesproken voor een vaste brug op palen. De voordelen van een vaste brug op palen scoort naar verwachting beter op de landschappelijke inpassing, grotere veiligheid door open karakter en daardoor betere zichtlijnen nabij de sluis, minder impact op NNN-gebied in de aanlegfase en meer kansen voor nieuwe natuurontwikkeling in de gebruikersfase. Deze kansen worden nog onderzocht.

In het participatietraject is verder gezamenlijk opgetrokken. In de aanloop naar de inloopavond van 22 mei is er een participatievoorstel overeengekomen om doorlopend met alle eerder gesproken ondernemers contact te blijven houden. We willen de stakeholders, alvorens de informatieavond plaatsvindt, informeren over de nadeelcompensatie regeling bij een eventuele keuze voor een vaste brug als VKA. Ook bespreken we individuele wensen en aandachtspunten van de stakeholders als eindgebruikers. Door een goede toelichting op de nadeelcompensatieregeling, een goede en zorgvuldige begeleiding hierbij, onderzoek naar mogelijkheden van bevoorschotting van aanpassing van de spudpalen op de werkschepen en het voorstellen van mitigerende maatregelen, verwachten we een toename in draagvlak.

In april 2025 zijn de gesprekken met deze stakeholders hervat en inmiddels afgerond. Deze gesprekken zijn met de ondernemers gevoerd in bijzijn van het adviesbureau Saoz. Saoz begeleidt namens de provincie de

nadeelcompensatieregeling en heeft nu opdracht voor het uitvoeren van een 'risico-inventarisatie nadeelcompensatie'. In deze gesprekken is door de provincie de stand van zaken weergegeven met een verwachting van een vaste brug als VKA en zijn de gevolgen hiervan gepolst op hun bedrijfsvoering. Saoz heeft een toelichting gegeven op de nadeelcompensatieregeling en het te volgen proces. In de gesprekken is ook gesproken over de mogelijke mitigerende maatregelen om de nadelige gevolgen te minimaliseren. De gesprekken laten zien dat na het bespreken van de mitigerende maatregelen de weerstand afneemt en slechts in twee gevallen de discussie blijft hangen zonder op de voorgestelde mitigerende maatregelen in te willen gaan. In mei (19^e, 20^e en 21^e) zullen deze individuele gesprekken worden voortgezet. Vervolgens wordt 22 mei een informatieavond georganiseerd. Voor de participatie is er een publieksvriendelijke samenvatting van de variantenstudie opgesteld en zijn de eerste visualisaties van een vaste brug gemaakt. De visualisaties schetsen een goed beeld van de toekomstige situatie met de landschappelijke inpassing.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven:

Afwegingsproces

In dit project is door middel van een uit vier stappen bestaand trechteringsproces toegewerkt naar het vaststellen en uitwerken van een voorkeursvariant voor de vervanging van de Demmerikse brug.

In stap 1 zijn de uitgangspunten voor deze variantenstudie bepaald en is een inventarisatie gemaakt van mogelijke varianten. Varianten zijn namelijk opgebouwd uit verschillende bouwstenen: het type brug, de locatie hiervan zowel in de lengterichting van de N201 als ten opzichte van de as van de weg (met een bijbehorende bouwfasering), de doorvaarthoogte, en de uitvoering van het (brug)dek voor autoverkeer en fietsers. Door deze bouwstenen met elkaar te combineren, ontstaan een groot aantal mogelijke varianten. In deze stap zijn 13 mogelijke varianten op een vijftal kritische aandachtspunten (functionaliteit, ruimtebeslag, draagvlak, hinder en kosten) tegen elkaar afgewogen. Zeven varianten zijn op basis hiervan aangemerkt als kansrijk. Deze zijn in stap 2 verder uitgewerkt.

De zeven kansrijke varianten die in stap 2 verder uitgewerkt zijn, bestaan uit een aquaduct, vier verschillende typen vaste bruggen en twee typen beweegbare bruggen. In deze stap zijn de zeven kansrijke varianten tegen elkaar afgewogen aan de hand van een breed beoordelingskader. Dit beoordelingskader gaat in op de thema's doelbereik, kosten, hinder, haalbaarheid, duurzaamheid en leefomgeving met 25 daaronder vallende beoordelingsaspecten. Bij de brede afweging is op de zeven kansrijke alternatieven een Multi Criteria Analyse (MCA) toegepast en zijn de zeven alternatieven tegen elkaar afgewogen middels een op een milieueffectrapportage gelijkende methodiek. Er zijn binnen het thema Leefbaarheid enkele quickscan onderzoeken gedaan. De beoordeling is voor het grootste deel kwalitatief en op basis van expert judgement uitgevoerd. Uit de brede afweging kwam naar voren dat het aquaduct beduidend slechter scoorde en de overige zes andere varianten bestaande uit vaste en beweegbare bruggen over de breedte erg vergelijkbaar scoren. Deze selectie is getoetst op robuustheid door middel van een gevoeligheidsanalyse waarbij de wegingsfactoren van de verschillende thema's in het beoordelingskader gevarieerd zijn. Verschillen waren dermate klein dat niet gesteld kon worden dat één of meerdere varianten vanuit de brede afweging duidelijk wenselijker zijn dan andere. Dit gebrek aan onderscheidendheid is de belangrijkste reden dat de provincie van de hoge vaste brug (6m) en lage vaste brug (4m) en van de beweegbare brug ieder één uitvoeringsvariant (met een aparte brugdek voor de fietsers) verder heeft onderzocht. Het aquaduct is niet verder uitgewerkt.

In stap 3 zijn een beweegbare brug en vier vaste brug varianten met doorvaarthoogten van 4,0, 4,8, 5,3 en 6,0 meter verder uitgewerkt. Deze twee tussenvarianten zijn toegevoegd omdat bleek dat geen van de werkschepen op de Vinkeveense plassen onder de 4,0 m hoge brug zou passen, en dat hierdoor geen onderhoud meer aan de Kleine Plas uitgevoerd zou kunnen worden. Door deze tussenvarianten is onderhoud wel mogelijk. Voor de vijf varianten zijn in stap 3 ramingen conform de Standaard Systematiek Kostenramingen (hierna: SSK) voor investerings- en onderhoudskosten opgesteld. Ook is de milieu-impact gedurende de levensduur van de bruggen middels de milieukostenindicator (MKI) berekend. Daarnaast zijn de effecten van de varianten zijn op de functionaliteit van de brug voor zowel vaar- als auto- en fietsverkeer beschreven. Aan de hand van een nautische analyse zijn de gevolgen van de vaste brug varianten voor de scheepvaart nader onderzocht, en als onderdeel hiervan zijn ook oplossingsrichtingen in beeld gebracht.

De vijf varianten zijn aan de hand van bovenstaande aspecten, aangevuld met effecten op geluid, veiligheid en

landschap, tegen elkaar afgewogen, wederom middels een op een milieueffectrapportage gelijkende methodiek. Uit deze afweging blijkt dat de vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 m in vergelijking tot een beweegbare brug en de 5,3 en 6,0 m hoge vaste brug varianten beter scoort op de thema's leefbaarheid (geluidhinder), veiligheid en bereikbaarheid/doorstroming. Ook zijn de investerings- en onderhoudskosten van een 4,8 m hoge vaste brug aanzienlijk lager dan die van een beweegbare brug. Negatieve gevolgen voor de scheepvaart (met name werkschepen) kunnen voor een groot deel gemitigeerd worden, deels door het treffen van maatregelen en deels door het uitkeren van nadeelcompensatie.

In de vierde stap van het trechteringsproces worden de twee vaste bruggen met een hoogte van 4,8 m als VKA verder uitgewerkt. Momenteel wordt nog uitgezocht of twee vaste bruggen op palen een goed alternatief is om als VKA verder uit te werken. Voor de voorkeursvariant wordt een deterministische kostenraming opgesteld. Tevens worden de risico's en specifiek de V&G gerelateerde risico's van de voorkeursvariant uitgewerkt. Op basis van de voorkeursvariant wordt middels een MER-voortoets een MER-beoordelingsnotitie opgesteld. Het doel hiervan is om in beeld te brengen of er risico's op aanzienlijke milieueffecten zijn die verplichten tot het doorlopen van een MER-procedure en het opstellen van een project-MER. De verwachting is dat dit voor de gebruikersfase niet het geval zal zijn. Tevens worden er stikstofberekeningen gemaakt voor de aanlegfase.

Financiële consequenties:

De geraamde investeringskosten van het VKA (vaste brug in een grondlichaam of vaste brug op palen, beide met een hoogte van 4,8 m, komen uit op een investeringsbedrag tussen € 16,7 en 19,6 miljoen in. (excl. btw, Probabilistische berekening P50, prijspeil 2024).

De onderhoudskosten beschrijven de kosten die nodig zijn gedurende de periode waarin de brug in bedrijf is (100 jaar na aanleg). De onderhoudskosten bedragen € 4,45 miljoen (excl. btw, Probabilistische berekening P50, prijspeil 2024). Per jaar bedragen de onderhoudskosten € 44.500 (excl. btw, Probabilistische berekening P50, prijspeil 2024).

De uiteindelijke investeringskosten zullen via het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) bij de Begroting 2026 aan u worden voorgelegd.

Vervolgprocedure / voortgang:

In het eerste en tweede kwartaal van 2025 wordt het VKA in de ontwerpfasen verder uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp (VO). Eind juni 2025 is de variantenstudie afgerond. In het najaar van 2025 sluiten we de studiefase af en in het komende Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) bij de Begroting 2026 stellen we voor het project 'Vervanging Demmerikse brug' te promoveren naar de voorbereidingsfase.

Voorafgaand aan de verdere uitwerking van het VKA tot een voorlopig ontwerp (VO) wordt ook de omgeving nog hierover geïnformeerd. De omgeving wordt ook op de hoogte gehouden van het besluitvormingsproces. In een latere fase zal er ook een 'Memorandum Juridisch kader vervanging van de Demmerikse brug' worden opgesteld om middels een Ontwerpbesluit een wijzigingsvoorstel ter besluitvorming voor te leggen. In dit afwijkingsvoorstel Ontwerpbesluit dient een goede technische- en juridische onderbouwing met betrekking tot het afwijken van de richtlijnen en intern beleid te worden opgenomen. Hierin wordt ook de strijdplicht verankerd;

Besluitvormingsproces 'Vervanging Demmerikse brug':

- 21 mei 2025: Statenbrief en Raadsinformatiebrief;
- 22 mei 2025: Participatie en inloopavond;
- 7 juli 2025: PO Totale investeringsvoorstel MIP Begroting 2026;
- 23 september 2025: GS-besluit MIPM Begroting 2026;
- 29 oktober 2025: Commissievergadering MIPM Begroting 2026;
- 12 november 2025: PS-besluit MIPM Begroting 2026 (investeringskrediet);
- Q1 2026: GS-besluit Ontwerpbesluit met wijzigingsvoorstel.

Het is nog niet zeker dat na promotie naar de voorbereidingsfase via het komende MIPM de voorbereiding ook direct start. Helaas hebben we te kampen met een tekort aan medewerkers. Hierdoor zijn niet alle projecten te

voorzien van voldoende bemensing om deze verder voor te bereiden en uit te voeren. Begin februari 2025 is er daarom geprioriteerd in het projectenportfolio. We stellen wel voor de studiefase formeel af te ronden. Op het moment dat er capaciteit beschikbaar komt, kan dan de volgende fase van dit project direct worden opgestart. Voorsnog zetten we in op realisatie in 2028, uiterlijk in 2029 gelet op einde levensduur van de brug en huidige hulpconstructie.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen