



PROVINCIE  UTRECHT

Publieksversie

Variantenstudie vervanging Demmerikse brug



Provincie Utrecht

21 mei 2025

Status: definitief

Inhoudsopgave

Variantenstudie vervanging Demmerikse brug	1
1. Inleiding.....	3
Leeswijzer.....	3
2. Het plangebied	4
3. Proces en werkwijze variantenstudie	5
De variantenstudie: het trechteringsproces.....	6
4. Inventarisatie van varianten.....	6
Uitgangspunten.....	6
Selectie 7 kansrijke varianten.....	7
5. Brede afweging kansrijke varianten.....	11
Afwegingen en quick scans	11
Effectbeoordeling.....	12
Selectie drie meest kansrijke varianten.....	13
6. Selectie voorkeursvariant	14
Beoordeling	14
Vaste brug (4,8m)	14

1. Inleiding

De Demmerikse brug ligt in de N201 bij Vinkeveen. De ophaalbrug overspant de Middenwetering die twee delen van de Vinkeveense plassen verbindt (de Zuidplas en de Kleine Plas). Het beton van de landhoofden van de brug is ernstig aangetast. Landhoofden zijn de stevige betonnen delen aan het begin en einde van de brug. Ze zorgen ervoor dat de brug goed vastzit en ze ondersteunen het gewicht van de brug en het verkeer dat eroverheen gaat. In 2018 is de brug verstevigd met een stalen hulpconstructie. Maar dit is een tijdelijke oplossing. We moeten de Demmerikse brug volledig vervangen.

Om te komen tot een onderbouwde keuze voor het type nieuwe brug is een brede variantenstudie uitgevoerd. Hierin hebben we meerdere brugtypes (varianten) onderzocht. We hebben gekeken hoe de varianten scoren op verschillende onderwerpen (zie tabel 1), om uiteindelijk een beste optie (voorkeursalternatief) te kiezen. Er is gekeken naar verschillende doorvaarthoogtes bij de keuze voor een nieuwe brug. Dit is de hoogte van de brug boven het water. De vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 meter scoorde het beste op de eisen, en heeft daarom de voorkeur gekregen. Het voorkeursalternatief (VKA) betreft nog een schetsontwerp (SO).

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

Tabel 1. De scores voor de vijf beoordeelde varianten.

In deze korte versie van het rapport leest u meer over het gekozen voorkeursalternatief en hoe de variantenstudie is uitgevoerd.

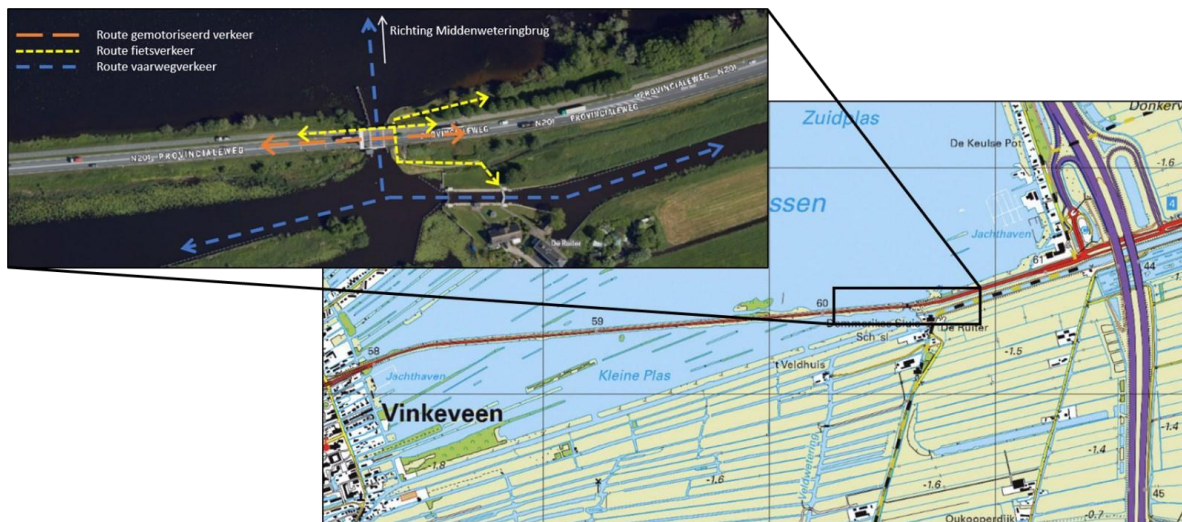
Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u meer over de Demmerikse brug en het gebied waar de brug ligt. In hoofdstuk 3 wordt uitgelegd hoe de studie om te komen tot het voorkeursalternatief is uitgevoerd. In hoofdstuk 4 leest u over de varianten die zijn onderzocht. In hoofdstuk vijf

wordt uitgelegd hoe de varianten zijn afgewogen. In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe het voorkeursalternatief is gekozen en wat de redenen hiervoor zijn.

2. Het plangebied

De Demmerikse brug ligt in de N201 ten oosten van Vinkeveen (figuur 1). Binnen de provincie heeft de brug objectcode BK201-60.380. Als de brug gesloten is, heeft hij een doorvaarthoogte van 2,8 m en een doorvaartbreedte van ongeveer 9,1 m. Ten zuidoosten van de brug liggen de Demmerikse sluis en het gemaal De Ruiter. Op een afstand van ongeveer 80 m van de brug liggen enkele woningen. Op grotere afstand, ten noordoosten van de brug, liggen meerdere woningen en bedrijven.



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

De brug is onderdeel van de provinciale weg N201. De N201 is een belangrijke weg in de regio die de Utrechtse kernen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen met de rijkswegen A2 en de A4 verbindt. Je mag er maximaal 80 km/u rijden. Er ligt een fietspad aan de noordkant langs de N201. Dit fietspad is gescheiden van de weg en je kunt er in beide richtingen fietsen. Het fietspad verbindt Loenersloot met Vinkeveen. Bij de brug worden de weg en het fietspad alleen van elkaar gescheiden door een verhoging. Een voertuigkering ontbreekt. Dit is een beveiligingsconstructie die ervoor zorgt dat voertuigen die van de weg af raken, worden tegengehouden en teruggeleid naar de weg.

Onder de bestaande brug ligt een voetpad dat de Demmeriksekade via de Demmerikse sluis met het fietspad langs de N201 verbindt. De Demmerikse brug verbindt de Zuidplas en de Kleine Plas van de Vinkeveense plassen. De vaarweg onder de Demmerikse brug is de Middenwetering, die in het zuiden aansluit op de Geuzensloot en in het noorden op de Vinkeveense Plassen. De plassen en omliggende vaarwegen zijn belangrijk voor de lokale economie van Vinkeveen. Het gaat om scheepswerven, een loswal, jachthavens, aannemers die werken op en vanaf het water, rondvaartboten, vakantiewoningen aan het water en zeilscholen. Veel vaartuigen kunnen zonder brugopening onder de brug door varen. De brug moet wel open voor: grotere recreatieschepen, aannemers die een eigen

werkschip op de plassen hebben, woonboot-eigenaren, eigenaren van grotere zeilschepen en de reders in het gebied.

Ten noorden van de Vinkeveense Plassen ligt het Natura 2000 gebied Botshol. De Botshol is een oud laagveenverlandingsgebied met een oppervlakte van 218 hectare. Het gebied is belangrijk voor vogels.

3. Proces en werkwijze variantenstudie

De provincie Utrecht heeft in 2023 gebruikers en omwonenden van de Demmerikse brug gevraagd mee te denken over het gebruik van de brug en welke wensen er zijn voor de nieuwe brug. Vervolgens is de variantenstudie in vier fasen doorlopen.

De wensen en voorkeuren zijn verzameld op inloopavonden, via een digitale enquête, individuele gesprekken en via een formulier op de website. Daarnaast heeft de provincie de volgende bevoegd gezagen, ambtelijke partners en belangenverenigingen gesproken:

- Gemeente De Ronde Venen;
- Waterschap Amstel, Gooi- en Vechtstreek;
- Recreatieschap Stichtse Groenlanden;
- Waterrecreatie Nederland;
- Schuttevvaer (Koninklijke Binnenvaart Nederland);
- Fietzersbond.

De wensen en aandachtspunten zijn meegenomen in de afwegingen in de variantenstudie. Een groot deel van de belanghebbenden gaf aan een voorkeur te hebben voor een beweegbare brug. Recreanten kunnen in het geval van een beweegbare brug, ook in de toekomst, de Demmerikse sluis zonder moeite passeren. Vanuit de omgeving is voorgesteld om een nieuwe beweegbare brug iets hoger te maken om de doorvaart van de sluis voor vaarverkeer verder te verbeteren.

In 2024 zijn ook voor de nautische analyse gesprekken gehouden met aannemers, reders en recreatiebedrijven. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat sommige partijen zich zorgen maken over de gevolgen van een eventuele vaste brug. Sommigen gaven aan zich in dat geval beperkt te voelen in de bedrijfsvoering. Een deel van de recreatie ondernemers gaf aan geen bezwaar tegen te hebben als de huidige beweegbare brug vervangen zou worden door een vaste brug mits deze minimaal dezelfde doorvaarhoogte heeft als de A2-brug (3,9m). Deze brug onder de A2 is belangrijk vanwege de verbinding van en naar de Vinkeveense plassen.

De gemeente de Ronde Venen heeft de provincie gevraagd om een beweegbare brug mee af te wegen in de variantenstudie. Bewoners uitten de wens om een aquaduct als variant mee te nemen. In de brede studie zijn beide wensen meegenomen.

De variantenstudie: het trechteringsproces

De studie bestond uit 4 fasen. Deze fasen zijn schematisch weergegeven in figuur 2. De fasen werkten als een soort trechter, waarbij we vanuit 7 kansrijke varianten in fase 1, toewerkten naar een selectie van 3 varianten in fase 2. In fase 3 is de selectie voor het voorkeursalternatief gemaakt. In fase vier hebben we het voorkeursalternatief uitgewerkt.



Figuur 2. De schematische weergave van het trechteringsproces.

4. Inventarisatie van varianten

Uitgangspunten

In fase 1 is een set met functionele uitgangspunten opgesteld. Een uitgebreide beschrijving hiervan is vastgelegd in het rapport 'Inventarisatie kansrijke varianten'. Hieronder zijn de belangrijkste eisen weergegeven:

- De ontwerpsnelheid van het autoverkeer op de N201 is 80 km/u.
- De N201 moet bestaan uit één rijstrook per rijrichting met een verhardingsbreedte van de rijbaan van (toekomstvast) 7,50m.
- Aan de noordzijde van de N201 moet een fietspad komen die niet direct aan de rijbaan ligt (vrijliggend) voor beide rijrichtingen.
- De fiets-/voetgangersverbinding vanaf de Demmeriksekade via de Demmeriksesluis naar het fietspad aan de noordzijde van de N201, moet behouden worden.
- Het kunstwerk moet geschikt zijn voor de doorgang van scheepvaart volgens RVW2020 met vaarwegklasse BM op de Middenwetering.
- Voor de doorvaarthoogte worden de volgende opties onderscheiden:
 - Een doorvaarthoogte van een vaste brug van 6,10 meter.
 - Een doorvaarthoogte van een vaste brug van 4,00 meter.
 - Een doorvaarthoogte van een beweegbare brug van 30,00m.
- Voor de doorvaarthoogte wordt rekening gehouden met een buffer van maximaal 30 cm aan 'schrikhoogte', die als veiligheidsmarge voor passerende schepen geldt. Concreet betekent dit dat een brug met een doorvaarthoogte van 4,80m eigenlijk met

een hoogte van ~4,50m aangelegd wordt.

- De doorvaartbreedte van het kunstwerk moet ten minste 10,0m zijn.
- Voor een beweegbare brug wordt uitgegaan van bediening vanuit een lokale bedienpost.

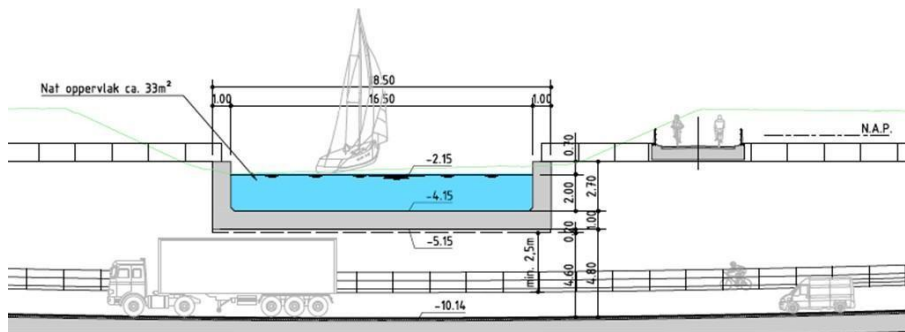
Selectie 7 kansrijke varianten

Om te komen tot de 7 kansrijke varianten bruggen overwogen we drie locaties, drie typen bruggen, met voor de vaste brugvarianten twee uitvoeringen en de verplaatsing van de brug ten opzichte van de ligging van de huidige weg.

Hieruit volgden combinaties (varianten), die vervolgens werden beoordeeld op haalbaarheid functionaliteit, ruimtebeslag, draagvlak, hinder en bouwkosten. De 7 meest haalbare (kansrijke) varianten werden geselecteerd: een aquaduct, 4 varianten vaste bruggen en 2 varianten beweegbare bruggen.

Variant 1 - Aquaduct

Een eerste optie was een aquaduct, waarbij een 'bak' wordt aangebracht om te zorgen dat schepen kunnen doorvaren.



Figuur 2. Lengteprofiel aquaduct (waterkruisend deel).



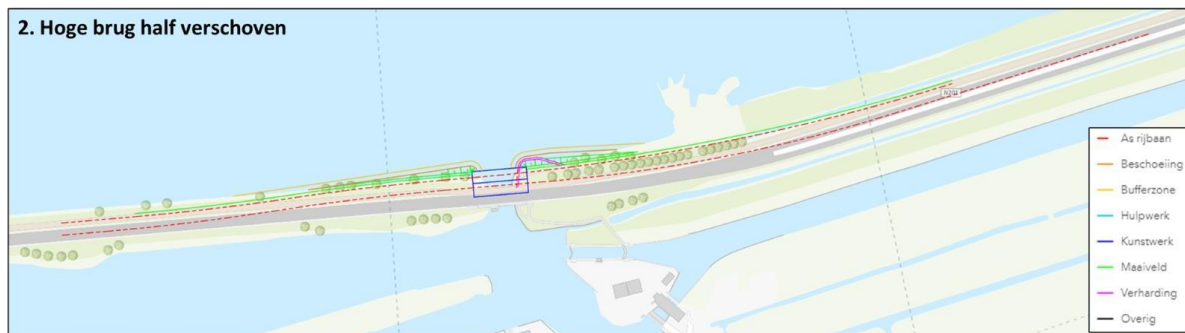
Figuur 3. Ligging en ruimtebeslag van variant 1.

Varianten - Bruggen

Het tweede optie was een vaste brug. Dan wordt op de plek van de huidige Demmerikse brug een nieuwe brug gebouwd. De vier kansrijke varianten binnen het type vaste brug worden hieronder verder toegelicht.

Variant 2 - Hoge brug half verschoven

Deze vaste brug bestaat uit een ongeveer ruim 15 meter breed (integraal) brugdek met een rijbaan voor autoverkeer en een fietspad. De brug is ongeveer 8 meter naar het noorden verschoven ten opzichte van de huidige brug. De brug heeft een doorvaarthoogte van 5,0 m.



Figuur 4. Ligging en ruimtebeslag van variant 2.

Variant 3 - Hoge brug twee losse bruggen

Deze uitvoering van de vaste brug bestaat uit twee losse bruggen: een brug voor autoverkeer die komt te liggen op de plek van de huidige brug, en een aparte fietsbrug ten noorden hiervan. De brug heeft een doorvaarthoogte van 5,0m.



Figuur 5. Ligging en ruimtebeslag van variant 3.

Variant 4 - Lage brug half verschoven

Deze variant is hetzelfde als variant 2, met als enige verschil dat deze brug een doorvaarthoogte van 4,0 meter heeft.



Figuur 6. Ligging en ruimtebeslag van variant 4.

Variant 5 - Lage brug twee losse bruggen

Deze variant is hetzelfde als variant 3, met als enige verschil dat deze brug een doorvaarthoogte van 4,0 meter heeft.



Figuur 7. Ligging en ruimtebeslag van variant 5.

Varianten - Beweegbare bruggen

Het derde type oplossing die we hebben bekeken is een beweegbare brug. Dit type brug kan open en dicht. De doorvaarthoogte is 2,8 m als de brug gesloten is. De doorvaarthoogte is onbeperkt als de brug open is. Er zijn twee kansrijke varianten van een beweegbare brug uitgewerkt.

Variant 6 - Beweegbare brug met twee dekken

Een brug met twee losse brugdekken, één voor autoverkeer en één voor fietsers.



Figuur 8. Ligging en ruimtebeslag van variant 6.

Variant 7 - Beweegbare brug (integraal) + hulpbrug

Eén nieuwe brug met een integraal brugdek voor fietsers en autoverkeer op de plek van de huidige brug. In de realisatiefase wordt eerst een tijdelijke vaste hulpbrug ten noorden van de huidige brug geplaatst.



Figuur 9. Ligging en ruimtebeslag van variant 7 (tijdens de bouw).

5. Brede afweging kansrijke varianten

Afwegingen en quick scans

In fase twee van de variantenstudie zijn de 7 kansrijke varianten uitgebreid tegen elkaar afgewogen om te komen tot de drie meest kansrijke varianten. Er is gekeken naar:

1. **Doelbereik** - Bijvoorbeeld: hoe goed werkt de brug voor het autoverkeer, vaarverkeer en langzaam verkeer? En hoe veilig is de brug?
2. **Hinder** - Bijvoorbeeld: wat is de verkeershinder tijdens de bouw?
3. **Haalbaarheid** - Bijvoorbeeld: hoe makkelijk is het om de brug aan te leggen? Hoelang duurt de aanleg bijvoorbeeld? En welke vergunningen, juridische zaken en onderzoeken komen erbij kijken?
4. **Effecten op de leefomgeving** - Bijvoorbeeld: wat is het effect van de brug op het landschap? Neemt het veel of weinig ruimte in? Of komt er geluidsoverlast bij kijken?
5. **Duurzaamheid** - Bijvoorbeeld: hoeveel energie en bouwmaterialen zijn nodig om de brug te bouwen? Hoe goed is de brug bestand tegen klimaatveranderingen?
6. **Kosten** - Hoeveel kost het om de brug te bouwen?

Er zijn voor 7 thema's quick scans uitgevoerd om belangrijke informatie over milieu en leefomgeving te verkrijgen. De verkregen informatie uit deze quick scans is gebruikt om de brugvarianten te beoordelen. De thema's waarvoor een quick scan is uitgevoerd staan hieronder.

Onderwerp van de quick scan	Waar is naar gekeken?
<i>Geotechniek</i>	Onderzoekt de staat van de (onder)grond bij de Demmerikse brug.
<i>Milieuhygiëne</i>	Hier wordt de kwaliteit van de bodem en het water onderzocht.
<i>Archeologie</i>	Bekijkt de mogelijke aantasting van archeologische verwachtingswaarden. Kunnen er vondsten in de ondergrond worden verwacht.
<i>Landschap en cultuurhistorie</i>	Bekijkt de invloed van een nieuwe brug op het landschap en cultuurhistorische waarde.
<i>Natuurwaarden</i>	Hier is bekeken welke invloed een nieuwe brug heeft op de natuur. Dit omvat bijvoorbeeld de invloed op dieren en bomen.
<i>Geluid</i>	Onderzoekt het effect van een nieuwe brug op geluid, bijvoorbeeld het geluid van de brug zelf of het verkeer dat van de brug gebruik maakt.
<i>Benodigde gronden</i>	Onderzoekt de eigendomsinformatie van de gronden bij de Demmerikse brug. Dus van wie zijn de gronden en wat mag er op deze gronden.

Effectbeoordeling

Om tot een voorkeursalternatief te komen, zijn de varianten integraal beoordeeld met een multi-criteria-analyse (MCA) waarbij onderstaande thema's zijn aangehouden. Als resultaat van deze afweging viel de variant van het aquaduct af. Gekozen werd in deze fase voor een variant met twee aparte brugdekken: een brugdek voor het autoverkeer en een brugdek voor het langzaam (fiets)verkeer. In deze fase bleek er in de afweging tussen de varianten nog te weinig onderscheidend vermogen te zijn om de keuze te kunnen maken tussen een beweegbare of vaste brug. Reden voor de provincie om nader onderzoek te doen naar een hoge vaste brug (6,0 m), een lage vaste brug (4,0 m) en een beweegbare brug. In al deze varianten is meegenomen een apart brugdek voor automobilisten en voor fietsers.

Afwegingsproces bij keuze van de varianten (van 7 naar 3)

Doelbereik	Hinder	Haalbaarheid	Leefomgeving	Duurzaamheid
Functionaliteit autoverkeer	Omgevingshinder tijdens bouw	Adaptiviteit	Archeologie	Klimaatneutraal en energie
Functionaliteit vaarverkeer	Autoverkeer	Conditionering	Landschap	Circulair
Functionaliteit langzaam verkeer	Vaarwegverkeer	Vergunningen	Cultuurhistorie	Klimaatadaptief
Veiligheid	Langzaam verkeer	Juridische aspecten	Natuur	
		Planning	Geluid	

Resultaat: afvallen aquaduct, keuze voor 2 separate brugdekken, te weinig onderscheidend vermogen voor een goede keuze tussen beweegbaar of vast. Hiervoor zijn de verdiepende onderzoeken benodigd.

Verdere afweging op 3 varianten de verdiepende onderzoeken : beweegbaar, vast 4m hoog en vast 6m hoog

8

Variant 1, het aquaduct, scoorde het slechtst. Een aquaduct geeft meer hinder tijdens de bouw, er zijn meer risico's op planning, vergunningen krijgen is lastiger, en de brug is minder duurzaam omdat er meer materialen nodig zijn. Daarnaast is het aquaduct veel duurder dan de andere varianten. Deze extra kosten wegen niet op tegen meerwaarde van een aquaduct op doelbereik, hinder, haalbaarheid of duurzaamheid. Daarom is ervoor gekozen om het aquaduct niet verder uit te werken.

De zes andere varianten (de vaste en beweegbare bruggen) scoorden vergelijkbaar op de eisen. Bij sommige onderdelen (o.a. functionaliteit vaarverkeer en juridische aspecten) waren er wel verschillen, maar de scores op andere onderdelen compenseerden hiervoor. Omdat er geen overduidelijke verschillen waren, heeft de provincie gekozen om van zowel de vaste brug en de beweegbare brug varianten uit te werken. Variant 2, 4 en 7 vielen uiteindelijk af vanwege de kans op meer hinder voor verkeer of omwonenden als de bruggen gebouwd zouden worden.

Selectie drie meest kansrijke varianten

Uit de selectie van zeven kansrijke varianten zijn de volgende drie meest kansrijke varianten gekozen om verder te bekijken.

- **Variant 3** – een hoge vaste brug met een doorvaarthoogte van 6,0 m en twee aparte dekken. Eén voor gemotoriseerd verkeer en één voor langzaam verkeer (fietsers).
- **Variant 5** – een lage vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,0 m en twee aparte dekken. Eén voor gemotoriseerd verkeer en één voor langzaam verkeer (fietsers).
- **Variant 6** – een beweegbare brug met twee separate dekken voor gemotoriseerd en langzaam verkeer (fietsers).

*Bij variant 3 hebben we de doorvaarthoogte aangepast van 5 meter naar 6,0 meter. Zodat CMII-klasse schepen ook onder de brug door kunnen. De hoogtes zijn gekozen als werkhypothese: een voorlopige hoogte om inschattingen te kunnen maken. De best passende brughogtes zijn pas later berekend in fase 3.

6. Selectie voorkeursvariant

Een beweegbare brug, een vaste lage (4,0 m) brug en een vaste hoge (6,0 m) brug zijn in fase 2 gekozen als de drie meest kansrijke varianten. Bij de uitwerking van fase 3 bleek dat de doorvaarthoogte van de vaste brug bepalend zal zijn voor de kansrijkheid van de vaste brug varianten. Daarom zijn na aanvullend onderzoek en interviews met belanghebbenden twee tussenvarianten toegevoegd met doorvaarthoogten van 4,8 m en 5,3 m. In fase 3 is er dus in totaal gekeken naar 5 varianten. De varianten werden beoordeeld op tien onderdelen.

Er is extra onderzoek uitgevoerd om tot een keuze voor een voorkeursvariant te komen. Er zijn schetsontwerpen gemaakt en inschattingen voor investeringskosten en onderhoud. Ook is bekeken hoe belastend de varianten voor het milieu waren om ze te bouwen en gebruiken. Verder is getoetst of de varianten voldeden aan regelgeving en beleid. Bovendien is het effect getoetst van een vaste brug op het scheepsvaartverkeer op de Vinkeveense plassen. Daarnaast deden we (extra) onderzoek naar nadeelcompensatie, geluid en landschap.

Beoordeling

In Tabel 1 is de beoordeling van de vijf varianten uit fase 3 samengevat. Uit de totaalscores voor de vijf varianten blijkt dat er met name een groot verschil is tussen de beweegbare brug en de vaste brug varianten. De netto score voor een beweegbare brug kwam uit op -5. Terwijl de vaste brugvarianten onder de streep een score haalden van + 3 tot +7. De beweegbare brug viel daarom af.

De vaste brug van 4,0m doorvaarthoogte viel ook af, omdat geen enkel werkschip meer onder deze brug door kan varen en onderhoud op de Kleine plas daardoor onmogelijk gemaakt wordt. Dit is een onaanvaardbare situatie.

De vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 m scoorde het beste, met netto zeven plussen. De 5,3 m hoge brug scoort netto vier plussen, en de 6,0 m hoge brug drie. Dit verschil komt door het volgende: de hoogste vaste brug (6,0 m) leidt tot de minst negatieve effecten op de functionaliteit van de brug voor vaarverkeer, en scoort daarom hoger op deze eis. Maar de brug is duurder om te bouwen, zorgt voor een slechtere veiligheidssituatie omdat automobilisten niet meer over de brug kunnen kijken, en heeft een zeer negatief effect op het landschap vanwege de lange en hoge aarden wallen aan beide kanten van de brug. De brug van 5,3 m scoort slechter dan die van 4,8 m door de hogere investeringskosten en het negatievere effect op het landschap.

Vaste brug (4,8m)

De vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 m is op basis van de scores in Tabel 1 gekozen als voorkeursvariant. De aanleg van een steiger en de uitkering van de nadeelcompensatie is meegenomen in de overwegingen.

De vaste brug van 4,8 m heeft voordelen voor de leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming:

- Leefbaarheid: het lawaai van een stalen constructie bij de beweegbare brug verdwijnt;
- Veiligheid: er zijn geen kop-staart botsingen meer bij een openstaande brug;
- Bereikbaarheid: het vaarverkeer hoeft niet meer te wachten of te reserveren en kan vrij bewegen van plas naar plas. Werkschepen, zeilschepen en partyboten ondervinden daarentegen nog wel enige last. Dit wordt verder toegelicht in Tabel 4.
- Doorstroming: geen wachttijden meer voor fietsers en autoverkeer.

De keuze voor de vaste brug 4,8 m wordt verder onderbouwd met de volgende argumenten:

- De geraamde investeringskosten zijn met €16,7 miljoen lager dan die van een beweegbare brug (€17,9 mln). Ook zijn de investeringskosten lager dan die van een 5,3 m (€18,6 mln) en 6,0 m (€20,6 mln) hoge vaste brug.
- De onderhoudskosten zijn met €4,4 mln fors lager dan die van een beweegbare brug (€30,3 mln).
- Ten opzichte van de beweegbare brug hoeft weg- en fietsverkeer niet meer te wachten als de brug wordt geopend.
- Het merendeel (80%) van de werkschepen die op de Vinkeveense plassen actief zijn kan de brug passeren. Wel zijn hiervoor bij enkele werkschepen soms aanpassingen nodig. Het betreft hier met name de spudpalen. De 4,8 m hoge voorkeursvariant vormt daardoor, in tegenstelling tot de 4,0 m hoge brug, in principe geen belemmering voor onderhoud met deze werkschepen op de plassen.
- Een 4,8 m hoge vaste brug is vanwege de zichtlijnen veiliger voor fiets- en autoverkeer dan de hogere vaste brug varianten.
- Een 4,8 m hoge vaste brug heeft kortere en lagere aarden wallen voor de toegangswegen. Daardoor is het negatieve effect van de brug op het omliggende landschap kleiner dan die van de 5,3 en 6,0 m hoge vaste bruggen. Als optimalisatie is later in het ontwerp voor het voorkeursalternatief een vaste brug op palen uitgewerkt. Met als belangrijkste voordelen: verbetering van de zichtlijnen (en dus ook van de veiligheid) voor het vaarverkeer, pluspunten op gebied van landschappelijke inpassing en meer kansen voor natuurontwikkeling.
- De brug met een doorvaarthoogte van 5,3 m scoort slechter dan die met een hoogte van 4,8 m vanwege de hogere investeringskosten, maar zorgt niet voor minder hoge kosten voor schaderegelingen.

De milieukostenindicator-(MKI-)waarde ligt voor alle vijf varianten zo dicht bij elkaar dat ze niet verschillend zijn beoordeeld. De MKI-waarde van de voorkeursvariant is €343.600,-.

Een opmerking bij de keuze voor een vaste brug 4,8m hoog als voorkeursalternatief is dat de keuze afwijkt van bestaand beleid in de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Daarin staat dat je moet proberen 'minimaal te behouden wat je hebt'. De beweegbare brug vervangen door een vaste brug vraagt daarom om een goede juridische en technische uitleg.

In onderstaande tabel zijn de negatieve gevolgen van de voorkeursvariant voor de scheepvaart op de Vinkeveense plassen samengevat. Ook zijn oplossingsrichtingen beschreven. Door maatregelen te nemen kunnen we de negatieve gevolgen in sommige gevallen voorkomen.

Tabel 4. Gevolgen van een vaste brug met een doorvaarthoogte van 4,8 m voor de scheepvaart, met oplossingsrichtingen en risico's.

Gevolgen vaste brug 4,8 m	Oplossingsrichtingen	Risico's
• Alle recreatievaart moet passeren met gestreken mast. • Partyschepen kunnen in operationele vorm de brug niet meer passeren. • Aannemerij moet spudpalen aanpassen naar telescopisch en of deelbaar.	• Werkschepen voorzien van telescopische of deelbare spudpalen. • Mogelijke vervanging van beperkt aantal werkschepen die waarschijnlijk niet meer onder de brug passen. • Mogelijk compensatie voor enkele jachthaven vanwege vertrekkende huurders. • Nieuwe aanlegsteiger voor partyschepen in de Zuidplas dicht bij zeilschool.	• Mogelijk bedenkingen vanuit recreatievaart in Vinkeveen, met name eigenaren van schepen met moeilijk strijkbare mast. • Mogelijk bedenkingen vanuit de aannemerij tegen gebruik deelbare/telescopische spudpalen. Klein deel van de werkschepen past niet onder de brug en moet aangepast of vervangen worden.

De nadeelcompensatie (uitgekeerd door de provincie) zorgt dat de getroffen vaarweggebruikers de maatregelen voor een groot deel kunnen betalen. Ook zorgt het voor compensatie van inkomsten die ondernemers mislopen. De verwachting is dat hierdoor veel bezwaren vanuit de omgeving en vanuit de gemeente De Ronde Venen kunnen worden weggenomen.

Uit bestuurlijke afstemming tussen de provincie en de gemeente is gebleken dat er bij de keuze voor het voorkeursalternatief bij de gemeente de Ronde Venen bestuurlijk draagvlak is om de 4,8 m hoge vaste brug in het ontwerp uit te werken.

Colofon

Publieksversie Variantenstudie Demmerikse brug, mei 2025

Bron: Variantenstudie Demmerikse brug, uitgevoerd door Arcadis in opdracht van provincie Utrecht (2024)

Eindredactie: Royal Haskoning DHV i.s.m. provincie Utrecht