

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Kars	Datum	28 september 2023
Doorkiesnummer	14 030	Kenmerk	11639180
E-mail	c.kars@utrecht.nl	Onderwerp	Variantenstudie Demkabrug
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Het fietspad op de Demkabrug is een belangrijke schakel in de fietsroute van en naar bedrijvenpark Lage Weide. Het huidige fietspad is smal en fietst niet prettig. We werken aan een betere fietsverbinding om de werknemers op Lage Weide een comfortabele en snelle fietsroute te bieden. Hiermee dringen we het autogebruik terug en stimuleren we actieve en duurzame mobiliteit. De verbeterde Demkabrug (en de nieuwe Boorstraattunnel) wordt onderdeel van de nieuw te ontwikkelen Dom tot Dam-doorfietsroute. Zoals toegezegd in de [Raadsbrief Stand van zaken variantenstudie Demkabrug Utrecht](#) van 6 december 2022 informeren we u hierbij over de resultaten van de variantenstudie voor een nieuwe Demkabrug.

Twee voorkeursvarianten

In de variantenstudie onderzochten we de haalbaarheid van de volgende varianten: 1) de verbreding van het huidige fietspad aan de Demkabrug, 2) verbreding van de huidige Demkabrug door middel van een eigen boog die we aan de brug hangen, 3) een nieuwe fietsbrug aan de noordzijde van de Demkabrug, 4) verbreding van de huidige Werkspoorbrug en 5) een nieuwe fietsbrug aan de zuidzijde van de Werkspoorbrug, haaks op het Amsterdam-Rijnkanaal. Zie onderstaande figuur 1.

Variant 1 en 2 zijn hierbij gekoppeld aan de huidige Demkabrug. Variant 4 is gekoppeld aan de Werkspoorbrug. Deze spoorbrug ligt direct ten zuiden van de Demkabrug. Variant 3 en 5 zijn nieuwe losstaande fietsbruggen.

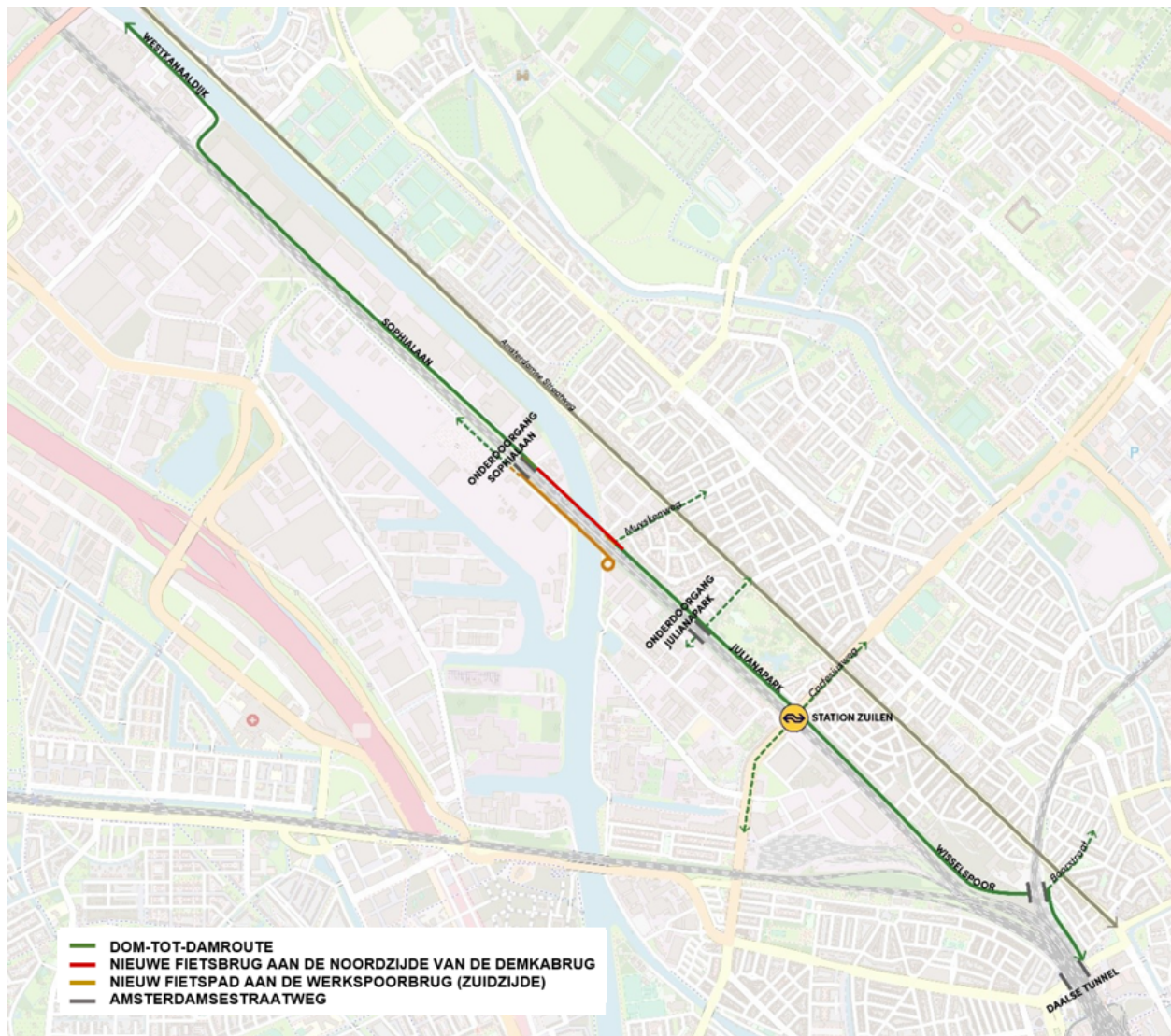


Figuur 1: overzicht varianten Demkabrug 1 t/m 5

Een aantal varianten valt om verschillende redenen af. De varianten 1 (verbreding huidige fietspad Demkabrug) en 2 (nieuw fietspad met eigen boog verbinden aan de Demkabrug) vragen te hoge investeringen, in verhouding tot de levensduur van de Demkabrug. De Demkabrug is in 1966 in gebruik genomen, de restlevensduur van de Demkabrug schatten we in op 35 jaar. We bouwen een nieuwe brug in principe voor 100 jaar. De Werkspoorbrug is in 2002 in gebruik genomen en heeft daarom een veel langere restlevensduur. Variant 5 (nieuwe brug aan de zuidzijde van de Werkspoorbrug) laten we afvallen omdat de investeringskosten hoger zijn dan de verbreding van de bestaande Werkspoorbrug (variant 4) en omdat de bouw van de aanlanding van de brug complex is. Daarmee blijven er twee varianten over. Variant 3 is een nieuwe fietsbrug aan de noordzijde van de Demkabrug. Deze variant heeft een gestrekte ligging en aan beide kanten een rechte hellingbaan. Variant 4 is verbreding van de huidige Werkspoorbrug. Aan de stadskant heeft deze brug een 'wokkel' als hellingbaan.

Een blik op de hele Dom tot Dam fietsroute

In figuur 2 hebben we de beoogde Dom-tot-Damroute afgebeeld, met de Boorstraattunnel in het zuidoosten en de twee varianten van de Demkabrug in het midden.



Figuur 2: Twee voorkeursvarianten in samenhang met de Dom-tot-Damroute

Ter hoogte van het Julianapark loopt de Dom-tot-Damroute parallel aan het spoor langs het park. Tussen het park en het spoor loopt een onderhoudspad voor het spoor, dat we eerder van ProRail strategisch aankochten. Aan beide zijden van dit pad staan bomen en lage begroeiing. Om het fietspad aan te leggen moeten we groen en houtopstand verwijderen. Uit een ecologische *quick scan* bleek dat het niet noodzakelijk is om aanvullend onderzoek naar beschermde soorten uit te voeren. Er kan aanvullend onderzoek (naar vogels, vleermuizen en eekhoorns) nodig zijn als er bomen gekapt moeten worden. We zijn ons ervan bewust dat de aanleg van het fietspad consequenties kan hebben voor de flora en fauna op deze plek. We zullen een besluit hierover dan ook niet licht nemen. We gaan aanvullend ecologisch onderzoek uitvoeren en bekijken welke maatregelen we kunnen nemen om de negatieve gevolgen voor de ecologie zoveel mogelijk te beperken.

Kosten

De raming van de kosten van nieuwe fietsbrug aan de noordzijde van de Demkabrug (variant 3) bedraagt 57,6 miljoen euro. De raming van een nieuw fietspad aan de zuidzijde van de Werkspoorbrug (variant 4) bedraagt 36,6 miljoen euro. De raming van de aanlegkosten voor de realisatie van de route van en naar de Demkabrug bedraagt ongeveer 5 miljoen euro. De ramingen hebben een onzekerheidsmarge van –25% tot +40%. Het verschil tussen de budgetraming voor een nieuwe noordelijke brug en een nieuwe fietsbrug hangend aan de Werkspoorbrug is groot. Wij vinden het echter nu te vroeg om op basis van deze eerste raming al te kiezen voor de nieuwe fietsbrug omdat er nader onderzoek nodig is en een afweging op basis van álle criteria. Voor het vervolg op de planuitwerking van de voorkeursvariant Demkabrug hebben we dekking vanuit het MPB/VJN. Voor de realisatie ontbreken op dit moment de middelen nog. Naast een gemeentelijke investering is cofinanciering van provincie en Rijk nodig. De gesprekken hierover lopen. Rijk en provincie zeggen op dit moment nog geen cofinanciering toe.

Quickscan fietsverbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal

We gaan ervoor dat Utrecht fietsstad nummer 1 blijft en dat vraagt om een uitbreiding en kwaliteitsslag van het fijnmazig fietsnetwerk. We blijven daarom continu zoeken naar ontbrekende schakels in het netwerk en het slechten van barrières zoals spoorwegen, snelwegen en kanalen. Bij Lage Weide gaat het om het Amsterdam-Rijnkanaal en de snelweg A2. We kijken daarom ook naar aanvullende mogelijkheden om Lage Weide te ontsluiten en beter te verbinden met onder andere Overvecht. Een waardevolle nieuwe verbinding kan zijn een nieuwe brug (werknaam Energiebrug) tussen de huidige Demkabrug en de Hogeweidebrug om het zuidelijke deel van Lage Weide, het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum en Leidsche Rijn (bedrijventerrein De Wetering, woonwijk Terwijde en Leidsche Rijn Centrum Noord) beter te verbinden met de rest van de stad. Datzelfde geldt voor een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal in het noorden (werknaam Anton Geesinkbrug), die Lage Weide moet verbinden met Zuilen. In het vervolgonderzoek zullen we een verkenning naar aanvullende wenselijke verbindingen uitvoeren en dit in de definitieve afweging meenemen, voordat we tot een investeringsvoorstel komen.

Het vervolgproces

Voor de alternatieven gaan we door met vervolgonderzoek om in 2024 een keuze voor één van de varianten te maken, inclusief een plan voor beperking van de effecten voor de flora en fauna. Het huidige smalle fietspad van en naar de bestaande Demkabrug hebben we onlangs opgeknapt om de gebruikers een goede en sociaal veilige oversteek over de brug te laten maken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,