

## Bijlage 1: wijzigingen Europaweg

### 1 Aanleiding

Na het onherroepelijk worden van PIP RijnlandRoute in 2014 is bij uitwerking van het ontwerp geconstateerd dat er sprake is van onvoorziene technische- en faseringsknelpunten. Mede daardoor bleek ook het budget dat voor RijnlandRoute was toegekend ontoereikend. Er lag dus een opgave om het ontwerp te optimaliseren en de technische en faseringsknelpunten op te lossen. Daarnaast waren er kansen voor een slimmere en veiligere bouw waardoor de bereikbaarheid van Leiden beter geborgd kan worden tijdens de uitvoering. Er waren ook kansen voor een versterking van de vormgevings- en omgevingskwaliteit. Tot slot kwam ook het verzoek van de afdeling Mobiliteit en Milieu om alsnog een HOV-baan te realiseren.

In deze notitie wordt uitgelegd welke afwegingen tot de voorgestelde wijzigingen hebben geleid. Tevens worden de effecten op geld en risico's inzichtelijk gemaakt.

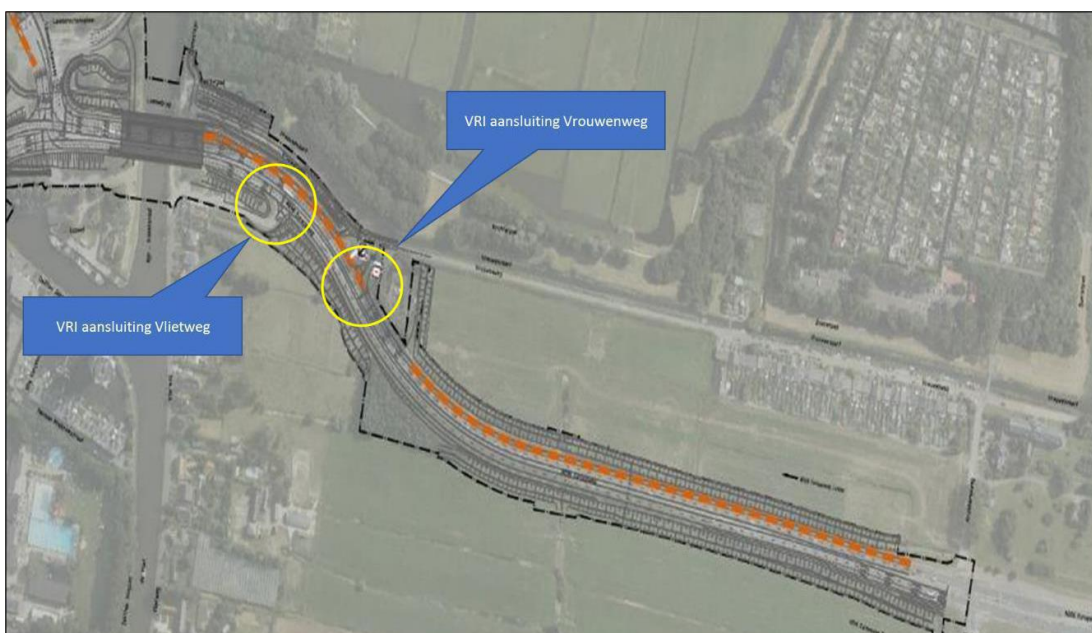
### 2 Voorgestelde wijzigingen

#### 2.1 Inpassing Busstrook

Voorgesteld wordt de busstrook ten noorden van de Europaweg, ten behoeve van busverkeer tussen Leiden en Zoetermeer in de uitvoering mee te nemen. Hiervoor is een partiele PIP-herziening nodig. De kosten worden gedekt door Programma HOV/R-net.

In het vigerende PIP is planologisch gezien geen rekening gehouden met de inpassing van een busstrook. Wel is in het ontwerp destijds rekening gehouden met het niet onmogelijk maken van een toekomstige busstrook. Vanuit Mobiliteit en Milieu is inmiddels de wens kenbaar gemaakt om de realisatie van deze busstrook te versnellen.

Het toevoegen van de busstrook aan het ontwerp leidt tevens tot een aanpassing van de aansluitingen Vrouwenweg en Vlietweg. Om een veilige passage van de bus langs de aansluiting Vrouwenweg mogelijk te maken is een verkeersregelinstallatie (VRI) toegevoegd ter hoogte van de aansluiting. Uit oogpunt van



verkeersveiligheid komt er ook een verkeerregelinstantiatie bij de aansluiting van de Vlietweg. Met deze VRI's kan verkeer vanaf de Vrouwenweg en de Vlietweg op een veilige manier de Europaweg oprijden.

## 2.2 Asverlegging Europaweg

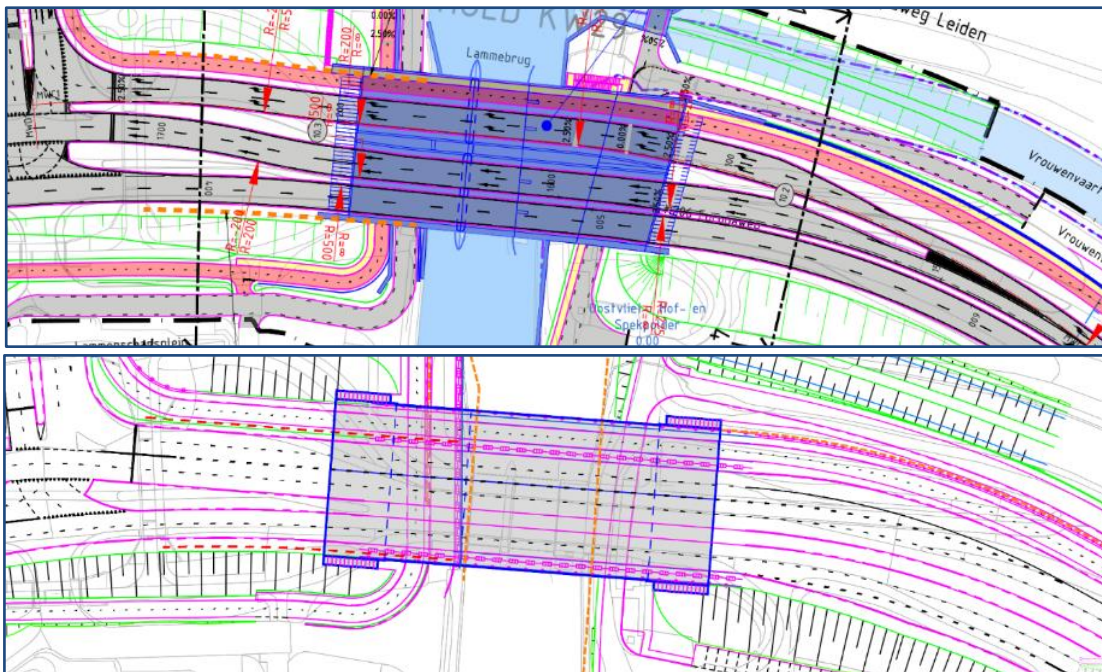
Voorgesteld wordt de verbreding van de Europaweg volledig aan de zuidzijde te realiseren. Daarvoor is een partiele PIP-herziening nodig.

In het huidig ontwerp - zoals opgenomen in het geldend Provinciaal Inpassingsplan - wordt de Europaweg naar beide kanten verbreed. Door de verbreding volledig aan de zuidzijde te realiseren kan de bestaande Europaweg tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk open worden gehouden. Dit resulteert in substantieel minder verkeershinder en een veiligere bouwfasering. Gevolg van deze aanpassing is wel dat er sprake is van een verschuiving van de wegas met meer dan 2 meter en lokaal enkele overschrijdingen van de geldende PIP-grens. Als gevolg hiervan is een wijziging van het Provinciaal Inpassingsplan RijnlandRoute noodzakelijk. De extra benodigde grond (< 2000m<sup>2</sup>) aan de zuidzijde is reeds minnelijk verworven.

## 2.3 Asverlegging Lammebrug

Voorgesteld wordt de as van de Lammebrug te verleggen waardoor de fasering veel eenvoudiger wordt. Voor deze wijziging is een partiele PIP-herziening noodzakelijk.

In het geldende Provinciaal Inpassingsplan is uitgegaan van een Lammebrug bestaande uit twee vallen, die na elkaar zouden worden gebouwd. Uit nader onderzoek is gebleken dat het in één keer bouwen van de nieuwe Lammebrug met toepassing van een tijdelijke Lammebrug aan de zuidzijde sneller, eenvoudiger en goedkoper is. De verkeersveiligheid is zowel in de bouwfase als in het eindbeeld hoger. In tegenstelling tot het oude ontwerp, hoeven automobilisten niet meer ruim voor de Lammebrug te kiezen voor de richting Leiden-centrum of Voorschoten, maar kan deze keuze gewoon bij de voorsorteerstroken op het Lammenschansplein gemaakt worden.



Oude (boven) en nieuwe (onder) ontwerp van de Lammebrug

#### 2.4 Asverlegging en verlaging Trekvljetbrug

Voorgesteld wordt de as van de Trekvljetbrug naar het zuiden te verleggen en de doorvaarthoogte te verlagen naar 1,9 meter. Daarvoor is een partiële PIP-herziening nodig.

Bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan werd bij het ontwerp van de nieuwe Trekvljetbrug uitgegaan van een verlegging van het ten noorden van de Trekvljetbrug gelegen stamriool. Uit nader onderzoek is deze verlegging complexer en duurder gebleken en kan deze niet rekenen op medewerking van gemeente Leiden. De kosten van een verlegging van het stamriool worden geschat op € 3 mln. tot € 5 mln. met een vertraging van 2 à 3 jaar. Na onderzoek (zie bijlage Trekvljetbrug) is geconcludeerd dat een verschuiving en verlaging van de Trekvljetbrug het beste alternatief is om dit knelpunt op te lossen. Het stamriool blijft daarbij op de huidige locatie liggen en er is beheersbaar risico op beschadiging daarvan. Net als de Lammebrug zal ook de Trekvljetbrug in één keer gebouwd worden met minder verkeershinder tot gevolg.



*Verschoven Trekvljetbrug met in oranje het stamriool*

De consequenties voor scheepsvaart zijn beperkt, aangezien in het vigerend PIP reeds was besloten de Trekvljetbrug wordt vervangen door een vaste brug waarmee de toegang voor beroepsvaartuigen van het Rijn-Schiekanaal naar de Trekvljet en omgekeerd al niet meer mogelijk zou worden (vaarwegklasse CEMT-0). De toegankelijkheid voor andere bedrijfsmatige duurzame vaartuigen, zoals het door de gemeente (en PZH) geadopteerde initiatief Citybarge blijft gewaarborgd. In de partiële herziening zal e.e.a. ook nader worden gemotiveerd.

#### 2.5 Hoogteligging Lammenschansplein

Voorgesteld wordt het Lammenschansplein ruim 60 cm te verlagen ten opzichte van het ontwerp dat aan het PIP ten grondslag lag.

Als gevolg van de hoogteligging van de bruggen is in het geldende Provinciaal Inpassingsplan rekening gehouden met een ophoging van het Lammenschansplein met ruim een meter. Hiervoor dient het hele plein een voorbelasting te krijgen met een complexe en langdurige bouwfasering tot gevolg. Nader onderzoek heeft aangetoond dat het binnen de ontwerprichtlijnen mogelijk is om de Lammenschansweg en de Kanaalweg minder vergaand op te hogen (ongeveer 40 cm). Hierdoor is de benodigde zettingstijd minder, waardoor ook de bouwfasering kort en minder complex kan worden uitgevoerd. Deze aanpassing past binnen de flexibiliteitsbepalingen van het geldende Provinciaal Inpassingsplan.

## **2.6 Overige wijzigingen**

In overleg met gemeente Leiden is een aantal kleinere knelpunten ten aanzien van de PIP-grens geconstateerd. Indien een PIP-wijziging wordt doorlopen, kan deze gelegenheid worden aangegrepen om de PIP-grens te optimaliseren. Enkele voorbeelden hiervan zijn de ontsluiting van de parkeervoorziening nabij de flat aan de Corbulostraat, maar bijvoorbeeld ook de ruimtelijke inpassing van een voetgangersoversteek en bushalte aan de Lammenschansweg.

## **3 Consequenties voorgestelde wijzigingen**

### *Effecten op risico's*

Met het partieel wijzigen van het PIP ontstaat een bezwaargrond voor belanghebbenden, dit brengt dus een procedurerisico met zich mee. Daar staat tegenover dat de wijzigingen beperkt zijn en de effecten op de omgeving ook gering. Er zal worden gerekend met de meest recente verkeercijfers die lager uitvallen dan de bij het vigerende PIP gehanteerde cijfers.

Ten aanzien van stikstof geldt dat voor de partiële PIP-wijziging gebruik kan worden gemaakt van de vigerende Natuurbeschermingswet-vergunning, omdat de wijzigingen niet leiden tot een verhoging van de stikstofdepositie. Voor het aanvragen van de Omgevingsvergunning geldt dat zowel bij het vigerende PIP als bij een herziening rekening moet worden aangetoond wat de effecten zijn van de realisatie op de omgeving. Daarmee is dit risico bij de PIP-herziening niet wezenlijk anders dan in de situatie met het vigerend PIP.

De voorgestelde wijzigingen leiden tot een forse afname van de technische en faseringsrisico's rond Trekvlietbrug, Lammenschansplein en Lammebrug. Deze afname van het risicoprofiel maakt dat het project beter is aan te besteden met een geringere kans op tegenvallers en claims na gunning. Daarnaast leidt het vanwege een kortere uitvoeringsduur, veiligere uitvoering en betere doorstroming tot een groter draagvlak in de omgeving. In tegenstelling tot het ontwerp dat ten grondslag lag aan het vigerend PIP, kan dit voorstel rekenen op instemming van gemeente Leiden.

### *Effecten op geld*

In de prognose eindstand, welke ten grondslag ligt aan de PS-rapportages, is reeds rekening gehouden met de fors hogere ramingen die in tweede instantie voor Europaweg werden berekend. De voorgenomen wijzigingen leiden tot een besparing van € 3,5 miljoen op deze prognose eindstand. Voor de busbaan wordt dekking gegeven vanuit HOV/Rnet.

Bovendien leiden deze wijzigingen tot een forse afname van het risicoprofiel en dus tot een sterke afname van de kans dat het project als gevolg van onvoorziene omstandigheden duurder uitvalt.

#### **4 Conclusie**

Bij nadere uitwerking blijkt het ontwerp dat aan het vigerend PIP ten grondslag ligt risicovol en fors duurder dan aanvankelijk ingeschat.

Middels voorgestelde wijzigingen wordt het risicoprofiel van het project verlaagd en de haalbaarheid van het project verhoogd. Tevens wordt de Prognose Eindstand positief beïnvloed.

Voor deze wijzigingen is een partiële wijziging van het Provinciaal Inpassingsplan noodzakelijk. De procedurele risico's hiervan worden beperkt ingeschat.



## Bijlage Notitie Trekvlietbrug

### Doel

Doel van deze notitie is om inzicht te geven waarom we moeten afwijken van het ontwerp Trekvlietbrug dat ten grondslag ligt aan het vigerende PIP 2014 RijnlandRoute. De realisatie van de Trekvlietbrug (TVB) is onderdeel van het project RijnlandRoute N206 Europaweg.

Deze notitie dient ter bestuurlijke besluitvorming tussen provincie Zuid-Holland en gemeente Leiden en geeft de gemaakte integrale belangenafwegingen aan waaronder die van het behouden van het huidige stamriool van Leiden en de belangen ten aanzien van vervoer over water en recreatievaart.

### Algemeen

In het kader van het project Europaweg, wordt de wegstructuur op en rond het Lammenschansplein verbeterd en uitgebreid. Als gevolg daarvan wordt ook de bestaande beweegbare Trekvlietbrug over de Trekvliet vervangen voor een nieuwe, bredere en vaste brug.

In het vigerende PIP 2014 is vastgelegd dat de TVB een vaste brug wordt met een maximale doorvaarthoogte van 2.9 meter.



*Figuur 1 Luchtfoto bestaande Trekvlietbrug*

### Probleemstelling

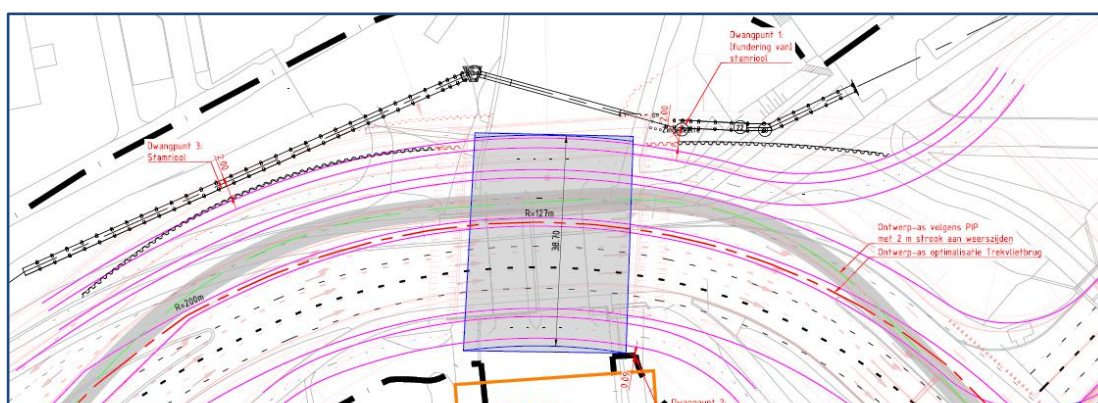
In het wegontwerp dat aan de basis lag van het vigerende Provinciaal Inpassingsplan (hierna: PIP) wordt de Trekvlietbrug (TVB) een vaste brug, die wordt verbreed en uitgebreid in noordelijke richting op korte afstand van het parallel, ten noorden, gelegen stamriool van de gemeente Leiden. Hierbij was in eerste instantie het uitgangspunt dat het stamriool zou worden verlegd waarbij er geen raakvlak met de bouw van de nieuwe brug zou zijn.

De gemeente Leiden heeft in het (start)gesprek op 24 september 2018 echter pas aangegeven het stamriool niet te willen verleggen met als reden dat het stamriool op ongeveer de helft van zijn levensduur is en in principe nog 50 jaar meekan. Een ander aspect dat speelt is dat een nieuw tracé voor het stamriool moeilijk in te passen valt in verband met aanwezige ondergrondse infrastructuur,

zoals diverse grote kabels en leidingen. De kosten voor een verlegging zijn door de gemeente geraamd op ca 5 mln. De doorlooptijd van een verlegging worden ingeschat op ca 3 jaar 1. Om deze redenen is in eerste instantie gezocht naar een oplossing binnen de vigerende- én de flexibiliteitsregels van het PIP. Een verschuiving van de brug in zuidelijke richting, dus van het stamriool af, gaf weliswaar meer dan twee meter ruimte, maar het technische raakvlak tussen de bouw van de brug en het stamriool bleef aanwezig.

Echter, eind december 2020 gaf de 3D verificatie meting aan dat het stamriool op twee plekken van het tracé zelfs nog dichterbij de TVB lagen dan uit eerder verstrekte gegevens was op te maken. Uitgaande van het PIP ontwerp overschrijdt een deel (over een lengte van ca 50 meter aan de westzijde van de brug) de beschermings- en vrijwaringszone van het stamriool. Daar conflicteren de funderingen met elkaar. Aan de oostzijde ligt de het ontwerp tegen de beschermingszone aan. Aanvullend heeft de gemeente Leiden, op grond van eigen onderzoek naar de constructie van het stamriool, de maximale vervormingseisen aan de provincie opgelegd. Bij het bepalen van deze vervormingseisen is ook de verwachte onderhoudsstaat van de rioolbuizen (buisstukken) bestudeerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de buizen goed zijn, maar geen of nauwelijks (horizontale) zettingen verdragen.

Op basis van deze inzichten is er door ingenieursbureau Antea geconcludeerd dat de uitvoeringswijze van de TVB op een hoogte van 2.9 meter, door middel van een palenmatras, technisch niet maakbaar is zonder schade aan het stamriool te veroorzaken.



Figuur 2 maximaal in zuidelijke richting verschoven ligging van de brug

### **Optimalisaties in de uitvoeringsmethode**

In het afgelopen anderhalf jaar (sinds september 2019) is in afstemming met de extern specialist van de gemeente uitvoerig onderzoek naar een aangepaste bouwwijze van de TVB gedaan waarbij het risico van schade aan het stamriool kan worden beheerst. Uitgangspunt in deze onderzoeken en bijbehorende zettingsberekeningen was de doorvaarthoogte van de TVB van 2,9 meter conform het vigerende PIP.

Zo is er onderzoek gedaan naar:

- Het gebruik maken van een damwand in combinatie met lichte ophoogmaterialen (EPS)2
- Het noordelijk fiets/voetpad uit te voeren in een balkonconstructie. Een constructie waarbij het fiets/voetpad door middel van een betonnen L-wand als het ware zweeft boven het stamriool.
- Het toepassen van een palenmatras voor de noordelijke rijbaan3.

<sup>1</sup> 2020-04-15 Memo – Provincie Zuid-Holland – Kwestie Trekvljetbrug – Stamriool Leiden vs 1 kenmerk PZH-2020-736396407

<sup>2</sup> 2020-10-12 kenmerk 435128.103 Variantenstudie overkluizing stamriool

<sup>3</sup> 2020-04-08 kenmerk 0435128.103 RAP-Variantenstudie Stamriool N206 nabij Trekvljetbrug R3.0

De eerste twee oplossingsrichtingen hadden onvoldoende draagvlak zowel bij de gemeente Leiden, als bij de wegbeheerder DBI. De oplossingsrichtingen bleken technisch niet haalbaar, hoge investeringskosten, hoge beheer en onderhoudskosten, of waren strijdig met eisen en/of criteria 4. Oplossing 3, het toepassen van een paalmatras voor de noordelijke rijbaan leek een haalbare oplossing, mits de palen trillingvrij zouden worden aangebracht en buiten de beschermings- en vrijwaringszone van het stamriool kan worden gerealiseerd.

### **Risicobeheersing**

Om het nog immer bestaande risico van zettingen op het stamriool te beheersen is berekend dat de aanbruggen verlaagd moeten worden. Dit heeft als consequentie dat de doorvaarthoogte van de TVB teruggebracht moet worden naar een hoogte van maximaal 1,9 meter.

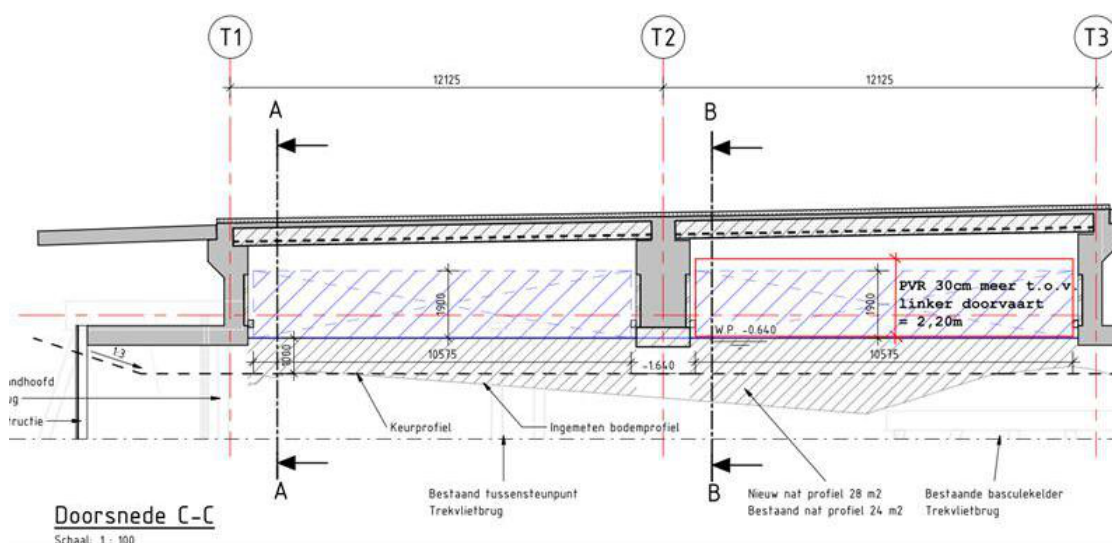
Het projectteam heeft in samenwerking met de gemeente Leiden, op basis van dit nieuwe uitgangspunt, aanvullende geotechnische berekeningen (Plaxis) gemaakt, om vervormingen als gevolg van een uitvoeringswijze met toepassing van een paalmatras uit te sluiten. In deze Plaxis-berekening is aangetoond dat met het verlagen van de TVB naar een minimaal profiel van 1.90 meter en het toepassen van een paalmatras onder het fietspad aan de vervormingseisen, zoals gesteld door de gemeente Leiden, wordt voldaan.

---



## Functionaliteit Trekvlietbrug en raakvlak met ‘zero emission’ ambities t.a.v. vervoer over water

In de huidige situatie heeft de TVB nog een doorvaarthoogte van 2,5 meter. De brug kan op aanvraag worden geopend, maar er is nauwelijks sprake van beroepsvaart op de Trekvliet. Met het vaststellen van het PIP in 2014 is reeds de keuze gemaakt om de brug voor de toekomst alleen geschikt te maken voor klasse CEMT 0, ‘kleinere vaartuigen’. Dat wil zeggen; geschikt voor open boten en sloepen met een laadvermogen van minder dan 250 ton. Ook is inzichtelijk gemaakt welke impact een verlaging van de TVB van 2.9 meter (vigerend PIP 2014) naar van 1.9 meter (minimaal profiel) heeft voor het vervoer over water, in het bijzonder van en naar bedrijventerrein Rooseveltstraat en voor de recreatievaart in het algemeen. In onderstaande afbeelding is te zien dat de maximale doorvaarthoogte op 2.20 meter komt te liggen.



### Ambities vervoer over water

Zowel de gemeente als de provincie zien het nut en noodzaak van vervoer over water. De gemeente wil in 2025 de stad met “zero emission” ook via het water bevoorraden. Wethouder North laat weten dat de gemeente er alles aan zal doen om een in dit kader geschikte situatie rond de Trekvlietbrug te realiseren.

Voor de provincie zijn de modalshift van weg naar water en de inzet van duurzame schepen op de vaarwegen in Zuid-Holland belangrijk in het kader van leefbaarheid en bereikbaarheid van de provincie.

Als gevolg van de verlaging van de doorvaarthoogte van de TVB zijn er bij de gemeente twijfels gerezen over de toekomstvastheid van de brug. In het BAG van 5 november 2020 zijn hierover door wethouder Ashley North vragen gesteld. Hij wees in dat verband op de compensatieplicht voor de gemeente doordat met de vaste TVB het bedrijventerrein Rooseveltstraat-Trekvljet niet meer als watergebonden bedrijfsterrein kan worden geclassificeerd. Verder was hij bezorgd hoe de verlaging van de brug zich verhoudt tot het in januari 2021, door de gemeente (met ondersteuning van PZH) gestarte initiatief van de zogeheten Citybarge die zich op het vervoer van o.a. afval en pakketten voor bedrijven in de binnenstad richt.

### **Effecten voor Bedrijventerrein Rooseveltstraat**

De afdeling Ruimte, Wonen en Bodem heeft geconcludeerd dat De Rooseveltstraat reeds in de huidige situatie niet (meer?) voldoet aan de kenmerken van een watergebonden bedrijventerrein. Echter in het huidige bestemmingsplan wordt deze aanduiding ten onrechte nog wel gebruikt. Een verlaging van de Trekvlietbrug naar 1,9 meter is dan ook niet van invloed op de status van het watergebonden bedrijventerrein Rooseveltstraat. Deze beoordeling kan door de gemeente Leiden worden meegenomen in een nieuw bestemmingsplan voor de Rooseveltstraat. Dat betekent dat er voor de gemeente ook geen compensatieplicht meer is voor watergebonden bedrijven.<sup>5</sup> Deze beleidswijziging wordt door de provincie (Ruimte en Wonen) per brief bevestigd aan de gemeente Leiden.



*Afbeelding 3 Citybarge - proef centrum Leiden*

Voor het vervoer over water de stad in, vanaf het bedrijventerrein aan de Rooseveltstraat, is de beoogde doorvaart van 1,9 meter geen probleem. In het vigerende PIP is aanleveren van producten voor de bedrijven via de reguliere binnenvaartschepen al uitgesloten omdat de vaarwegklasse is vastgesteld op CEMT 0.

Ondernemers uitten in dit kader hun zorgen over de duurzaamheidsafspraken die zij met de gemeente hebben gemaakt. Omdat het nieuws over een mogelijke verlaging van de TVB bekend raakte bij ondernemers is op 12 januari 2021 gesproken met de ondernemersverenigingen en individuele bedrijven van het bedrijventerrein. Daar is de problematiek rond het raakvlak met het stamriool toegelicht. Betrokken bedrijven (o.a., KOTUG Citybarge, Renewi, Cityhub en hun logistieke partners<sup>6</sup>) geven aan dat zij de distributie over het water naar het centrum van Leiden een goed idee vinden. Echter ook de aanlevering van de betrokken bedrijven zouden zij graag via het water willen laten verlopen.

De schepen van Citybarge liggen ongeveer 1 meter boven de waterlijn en blijven met bemanning ruim onder 1.9 meter. De Citybarge wordt nu vanaf een terrein op het Bedrijventerrein Roosevelt-Trekvliet gelost en geladen. In de richting van het centrum is geen doorgang onder de TVB nodig. De E-pusher Small van Citybarge, die onlangs heeft proefgevaaren in Leiden, heeft een doorvaarthoogte nodig van 1,5 meter.

---

<sup>5</sup> E-mail 2020-11-20 H. Koorneef

<sup>6</sup> Citybarge is tot stand gekomen vanuit het PZH-investeringsprogramma "Investeren om te vernieuwen". Renewi verzamelt en recyclet afval met als strategie om de CO2 uitstoot in steden te verminderen. Overige partners zijn ZoevCity, Bouwmaterialen Nederland en Cityhub

Naast een aantal binnenstedelijke hubs heeft Citybarge bij uitbreiding van het concept ook aan de rand van Leiden een overslaglocatie/kade nodig. Als de bedrijven aan de Rooseveltstraat daadwerkelijk ook hun aanlevering via het water willen afhandelen kan de stedelijke overslag hub van City Barge worden gecombineerd met een regionale hub/kade, zuidelijk van de Trekvlietbrug. De lading voor de bedrijven langs de Rooseveltstraat maar mogelijk ook voor andere bedrijven in Leiden wordt via reguliere binnenvaartschepen gevaren naar de regionale hub zuidelijk van de Trekvlietbrug. Met de E-pusher small en een aantal duwbakjes kan de lading dan vervolgens naar de Rooseveltstraat worden gevaren. Deze actie zou kunnen worden gecombineerd met de mogelijke verplaatsing van de laad- en loswal Lammenschansplein 7.

### **Effecten op Recreatievaart**

Zoals eerder is gesteld is in het vigerende PIP de vaarwegklasse al bijgesteld naar CEMT 0 en een doorvaarthoogte van 2,9 meter. De verlaging van 2.9 naar 1.9 meter mag geen beperkingen opleveren voor de recreatievaart.



De vaarwegcategorisering geldt vanaf de Zijl tot de Trekvlietbrug. De doorgaande vaarroute vanaf de TVB naar het Galgewater kent bruggen met een lagere doorvaarthoogte (ca 1,5 meter). Dit betreft onder meer de Groenhovenbrug en de hiernaast afgebeelde fietsbrug.

---

<sup>7</sup> 2020-03-25 G. Wesseling Memo Trekvlietbrug Leiden



De doorvaarthoogte vanaf de Trekvljet via De Vliet naar de Witte Singel is begrensd op 1,5 meter door bovenstaande brug.

De vaarwegbeheerder heeft aangegeven een doorvaarthoogte van 1.9 meter alleszins acceptabel te vinden. 8

## Conclusie

Op basis van de huidige inzichten kunnen we concluderen dat we met het verlagen van de Trekvljetbrug naar 1.9 meter binnen de gestelde zettingswaarden blijven van het stamriool. We kunnen ook stellen dat we met deze optimalisatie in de aanbesteding een robuuster en daardoor minder risicovolle oplossing kunnen overleggen aan marktpartijen.

De mogelijkheid blijft om vanuit het bedrijventerrein Rooseveltstraat via de Trekvljet het concept van de binnenstaddistributie over water te behouden en zijn er geen belemmeringen voor de recreatievaart binnen de gestelde vaarwegklasse CEMT 0.

Met een verlaging van de brug worden de kosten met ca € 5 mln. gereduceerd. Er hoeven namelijk geen verleggingen van het stamriool of andere kabels en leidingen ten noorden van de TVB uitgevoerd te worden. Ook wordt hiermee een vertraging van ca 3 jaar voorkomen voor het totale project.

De kosten voor de bescherming van het stamriool door middel van het aanbrengen van een paalmatras zijn geraamd op € 1,5 mln. De realisatieduur wordt ingeschat op ca. 2 tot 3 maanden. Deze werkzaamheden liggen niet op het kritieke pad van de uitvoering en hebben daarom geen gevolgen voor de uitvoeringsduur van het project N206 Europaweg.

Ook voor deze oplossing is een (partiele) PIP wijziging noodzakelijk. Het vigerende PIP 2014 moet namelijk al worden aangepast als gevolg van het besluit Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Daarin wordt aan de noordzijde van de Europaweg voorzien in een vrij liggende busbaan ten behoeve van de R-netverbinding Zoetermeer - Leiden.

De wijziging en de onderliggende onderzoeken naar milieueffecten moeten inzichtelijk worden gemaakt. De PIP wijziging kan deels parallel aan het contractvoorbereiding- en aanbestedingstraject plaatsvinden.