

Beoordelingsaspect	Deelaspect	Criterium	0 Situatie	Variant 1: huidige rotonde met fietstunnels	Variant 2: turbotronde	Variant 3: turbotronde en fietstunnels	Variant 4: VRI-kruiptpunt	Variant 5: Omgeving Heiliglandstraat				
Auto-, vrachtwagen	Randvoorwaarde verkeersafwikkeling behoud	De situatie blijft in de toekomst tegen zijn groen. De verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,78 in AS, maar daarbij is geen rekening gehouden met fietsen en voetgangers in de voorrang. (Bron: Modelberekeningen Sweco) Deze hebben ook nog invloed op de verkeersafwikkeling, waarmee de verdragsgraad nog toeneemt en daarmee in de AS niet voldoende is. De microsimulaties (Ladin) met fietsers zijn opgenomen in de bestelling.	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De verdragsgraad wordt behouden, de verdragsgraad is 0,44 in OS en 0,69 in AS (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)				
			De gemiddelde maximale verrijstijd op alle takken is ca. 7s (met een uitschieter van 16s op O) in OS en 9s in AS.	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)	De gemiddelde verrijstijd op alle takken is ca. 3,5s in OS en ca. 4,1s in AS. (Bron: Rotonde verkeerberekening RHDV, gebaseerd op interstitie studie GC Plakse Weide)		
			De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 1,5 s pae (3m) in OS en 1,3 pae (3m) in AS. De langste gem. wachttijd is OS is 3,8 pae (10m) en 6pae (10m) in AS op de westelijke tak. E		
			De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.	De gemiddelde maximale wachttijd op alle richtingen is ca. 30 m in de OS en 48 m in de AS.		
Verkeersafwikkeling	Boschbare opstellengte vs. benodigd	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.	Er is overal voldoende opstellengte.				
			Mate voorkomen doorgaand verkeer	Geen sturingsmogelijkheden	Geen sturingsmogelijkheden	Geen sturingsmogelijkheden	Geen sturingsmogelijkheden	Geen sturingsmogelijkheden	Geen sturingsmogelijkheden			
				Mate afwikkeling incidenten omgeving	Doordt de rotonde de randvoorwaarde niet behoudt, is er geen capaciteit om extra verkeer af te wikkelen bij incidenten	Reperie mogelijkheid om extra verkeer af te wikkelen in AS. Enkele rotondes zijn echter veelal onvoldoende bereikbaar om te leiden verkeersstromen van Rijksweg Noord te verwerken. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit hier niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Reparatiecapaciteit in de opties om meer verkeer te regelen. Doordat het een VRI betreft is het mogelijk om flexibel te spelen op afwijkende verkeerssituaties.		
					Doordt de rotonde de randvoorwaarde niet behoudt, is er geen capaciteit om extra verkeer af te wikkelen bij incidenten	Reperie mogelijkheid om extra verkeer af te wikkelen in AS. Enkele rotondes zijn echter veelal onvoldoende bereikbaar om te leiden verkeersstromen van Rijksweg Noord te verwerken. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit hier niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Veel extra capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. Doordat het een rotonde betreft kan de capaciteit niet toegenomen worden aan specifieke te faciliteren richtingen bij incidenten.	Reparatiecapaciteit in de opties om meer verkeer te regelen. Doordat het een VRI betreft is het mogelijk om flexibel te spelen op afwijkende verkeerssituaties.		
OV	Verrijstijd busen	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.	De busen rijden met het gemotoriseerd verkeer mee en ondervinden dezelfde afname van verrijstijd.				
			Fietserverkeer	Verrijstijd fietserverkeer	Fietseren hebben voorrang op de rotonde en ondervinden geen verrijstijd.	Door de fietstunnels ondervinden fietseren geen verrijstijd.	De turbotronde vraagt erom dat fietseren uit de voorrang moeten, omdat twee rijstroken overstenen veel risico meebrengen wanneer deze in de voorrang zijn (slecht zicht door afdekking). Hierdoor moeten fietseren voorrang geven, en ondervinden zij tijdverlies. De verrijstijd in de VRI-kruiptpuntvariant is groter (30s en 37s in OS en AS).	Door de fietstunnels ondervinden fietseren geen verrijstijd.	Fietseren hebben een gemiddelde verrijstijd van ca. 30s in OS en ca. 37s in AS.	Fietseren hebben voorrang op de rotonde Rijksweg-Vergerlaan en ondervinden geen verrijstijd. Wel enige toename van verrijstijd richting Zeevaarder door overstek van de Heiliglandstraat uit de voorrang. Mogelijk te mitigeren door deze kruising als fietstunnel te voeren.		
					Voetgangers	Verrijstijd voetgangers	Voetgangers hebben voorrang op de rotonde en ondervinden geen verrijstijd.	Door de fietstunnels ondervinden voetgangers geen verrijstijd.	De turbotronde vraagt erom dat voetgangers uit de voorrang moeten, omdat twee rijstroken overstenen veel risico meebrengen wanneer deze in de voorrang zijn (slecht zicht door afdekking). Hierdoor moeten voetgangers voorrang geven, en ondervinden zij tijdverlies. De verrijstijd in de VRI-kruiptpuntvariant is groter (30s en 37s in OS en AS).	Door de fietstunnels ondervinden voetgangers geen verrijstijd.	Voetgangers hebben een gemiddelde verrijstijd van ca. 37s in OS en ca. 43s in AS.	Voetgangers hebben voorrang op de rotonde Rijksweg-Vergerlaan en ondervinden geen verrijstijd. Wel enige toename van verrijstijd richting Zeevaarder door overstek van de Heiliglandstraat uit de voorrang. Mogelijk te mitigeren door deze kruising als fietstunnel te voeren.
							Voetgangers hebben voorrang op de rotonde en ondervinden geen verrijstijd.	Door de fietstunnels ondervinden voetgangers geen verrijstijd.	De turbotronde vraagt erom dat voetgangers uit de voorrang moeten, omdat twee rijstroken overstenen veel risico meebrengen wanneer deze in de voorrang zijn (slecht zicht door afdekking). Hierdoor moeten voetgangers voorrang geven, en ondervinden zij tijdverlies. De verrijstijd in de VRI-kruiptpuntvariant is groter (30s en 37s in OS en AS).	Door de fietstunnels ondervinden voetgangers geen verrijstijd.	Voetgangers hebben een gemiddelde verrijstijd van ca. 37s in OS en ca. 43s in AS.	Voetgangers hebben voorrang op de rotonde Rijksweg-Vergerlaan en ondervinden geen verrijstijd. Wel enige toename van verrijstijd richting Zeevaarder door overstek van de Heiliglandstraat uit de voorrang. Mogelijk te mitigeren door deze kruising als fietstunnel te voeren.
Verkeersveiligheid	Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	De verkeersafwikkeling voldoet niet. Dit vormt een structureel risico in de spits.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.	De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Fietseren en voetgangers ondervinden echter veel hinder.				
			Aantal conflictpunten	0	++	+	+	+	0			
				Verwachte snelheden	0	0	0	0	0	0		
					Kans op roodlichtnegatie	0	0	0	0	0	0	
			Fietserverkeer/voetganger	Wachttijden fietser- en voetgangers (roodlichtnegatie en risico)		0	+	+	+	0		
					Vormgeving	Kruispuntvorm in lijn met vormgeving kruispunten in omgeving	0	0	0	0	0	
			Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	Behoud huidige situatie			0	++	++	++	++	
					0	++	++	++	++			
			Comfort	Fietseren en voetgangers	Wiel of geen hellingbanen	0	-	-	-	0		
						Hellingpercentage hellingbanen	0	-	-	-	0	
Aantal (verplichte) stopmomenten	0	-					-	-	0			
	Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	Behoud huidige situatie				0	+	+	+	0		
0						+	+	+	0			
Sociale veiligheid	Fietseren en voetgangers	Mate waarin fietser/voetganger zichtbaar zijn en voldoende zicht op omgeving hebben				0	0	0	0	0		
						Te doorlopen (bijzondere) procedures	Hoeveelheid benodigde omgevingsvergunningen	0	-	-	-	0
								Inschatting van benodigde proceduurtijd	Hoeveelheid benodigde proceduurtijd	0	-	-
						Eigendomsgrenzen	Mate van overschrijding van eigendomsgrenzen			0	-	-
								Eigendomsgrenzen	Mate van invloed op ruimtelijke ontwikkelingen	0	-	-
			Kabell- & Leidingen (Eic-melding)	Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0	0	0			0	0	
					0	0	0	0	0			
			Inpassing	Ecologie	Mate van aantasting van mogelijk ecologische waardevolle elementen (bomen / bomen / struiken, watergangen, waterpartijen etc.)	0	-	-	-	0		
						Archeologie	Mate van aantasting locaties met hoge verwachtingswaarde	0	-	-	-	0
								Natuur	Impact op N2000, Gelders NatuurNetwerk	0	0	0
Bodem (verontreiniging)	Mate van impact op bekende saneringen / verontreinigingen	0				0	0			0		
		Hoeveelheid toename verhard oppervlak				Benodigde mate van compensatie oppervlaktewater	0	-	-	-	0	
Waterhuishouding	Mate van aantasting watersysteem (legger waterschap)						0	0	0	0		
		Milieueffecten				Mate grondwateronttrekking	0	0	0	0		
Luchtkwaliteit	Mate van (toename / afname) stikstofuitstoot in gebruiksfase (opstrekken en afnemen)						0	-	-	-	0	
		Geluid				Afstand tussen as van de rijbanen en weg	0	-	-	-	0	
Geluid	Mate van optrekken en afnemen en verwachte snelheden						0	0	0	0		
		Kosten, draagvlak en kansen	Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	Behoud huidige situatie	0	+	+	+	0			
Kopen	Totale investeringskosten excl. BTW				0	€	€	€	€			
					Draagvlak	Draagvlak tijdsduur/na 2e informatieavond	0	n.l.b.	n.l.b.	n.l.b.	n.l.b.	
Meekoppelingen	Mate waarin samen optrekken kan worden met projecten uit andere expertise (hoof, verkeersafwikkeling, etc.)						0	0	0	0	0	
					Samenvatting beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	Behoud huidige situatie	0	n.l.b.	n.l.b.	n.l.b.	n.l.b.	