

Beoordelingsaspect	Deelaspect	O-situatie	D-situatie (geen wijzigingen, wel doortrekken Heiliglandsestraat)	Variant 1: rotonde		
Verkeersafwikkeling	Randvoorwaarde verkeersafwikkeling behaald	X De wachttijden vanuit de Schapenweide zijn gemiddeld 10 seconden en bedragen gemiddeld maximaal zo'n 40 seconden, met een absolute piek van meer dan 65 seconden. (bron: Sweco Netwerkanalyse). De hoge wachttijden leiden in de praktijk nog niet tot een bovengemiddelde hoeveelheid geregistreerde ongevallen.	X De doortrekking van de Heiliglandsestraat heeft een beperkt positief effect op de gemiddelde maximale vertraging op de Schapenweide. Deze neemt in de OS met 4 sec af, en neemt in de AS met 1 sec toe. Daarmee is er geen sprake van een noemenswaardig effect.	Verzadigingsgraad blijft onder de 0,8, met 0,69 in OS en 0,73 in AS. De gemiddelde vertraging vanuit de Schapenweide daalt in de OS van 10 naar 3 sec en de gemiddelde maximale vertraging daalt in de OS van 40 naar 21 seconden. In de avondspits is geen positief effect waarneembaar.		
	Auto-, vrachtkverkeer	Voertuigverliesuren / gem. Verliestijd	0 De wachttijden vanuit de Schapenweide zijn gemiddeld 10 seconden en bedragen gemiddeld maximaal zo'n 40 seconden, met een absolute piek van meer dan 65 seconden. (bron: Sweco Netwerkanalyse).	0 De doortrekking van de Heiliglandsestraat heeft een beperkt positief effect op de gemiddelde maximale vertraging op de Schapenweide. Deze neemt in de OS met 4 sec af, en neemt in de AS met 1 sec toe. Daarmee is er geen sprake van een noemenswaardig effect.	- Doordat bij een rotonde verkeer langzamer moet rijden om de rotonde te nemen, heeft al het verkeer te maken met een zekere mate van vertraging. De gemiddelde verliestijden op doorgaande stromen zijn bij de rotonde hoger dan in de O-situatie (8,7 en 4,4s in OS en 6,2 en 9,6s in AS). Daarentegen is de verliestijd voor verkeer vanuit Schapenweide kleiner (3,5s in OS en 5,1 s in AS) dan in de O-situatie. Door het beperkte aandeel verkeer dat hier voordeel van ondervindt, scoort de rotondevariant hierop negatief.	
		Beschikbare opstellengte vs benodigd	0 De opstellengtes zijn voldoende, daarnaast helpt de middenberm voor linksafslaand verkeer (Vergertlaan W - Schapenweide) om de doorgaande stroom (Vergertlaan W - Vergertlaan O) niet te hinderen.	0 De opstellengtes zijn voldoende, daarnaast helpt de middenberm voor linksafslaand verkeer (Vergertlaan W - Schapenweide) om de doorgaande stroom (Vergertlaan W - Vergertlaan O) niet te hinderen.	0 De opstellengtes voldoen.	
		Mate voorkomen doorgaand verkeer	0 Geen sturingsmogelijkheden	0 Geen sturingsmogelijkheden	0 Geen sturingsmogelijkheden	
		Mate afwikkeling incidenten omgeving	0 Er is overcapaciteit in de conflicterende stromen aanwezig, op de doorgaande stromen kan daarnaast nog veel verkeer afgewikkeld worden omdat deze nog niet aan de wegcapaciteit komt.	0 Er is overcapaciteit in de conflicterende stromen aanwezig, op de doorgaande stromen kan daarnaast nog veel verkeer afgewikkeld worden omdat deze nog niet aan de wegcapaciteit komt.	- De overcapaciteit is beperkt, met een verzadigingsgraad van 0,69 in OS en 0,73 in AS kan het gehele kruispunt niet veel extra verkeer aan.	
	OV	Verliestijd bussen	0 In de O-situatie is het niet mogelijk om met busverkeer te rijden, omdat buslijn 62 niet kan keren	0 In de O-situatie is het niet mogelijk om met busverkeer te rijden, omdat buslijn 62 niet kan keren	+ Busverkeer heeft een mogelijkheid om hier te keren, waardoor een verlenging van de lijnvoering mogelijk is. Wel rijden bussen mee met de rest van het verkeer en zullen hierdoor ook moeten afremmen.	
	Fietsverkeer	Verliestijd fietsverkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
	Voetgangers	Verliestijd voetgangers	0 Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer	0 Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer	+ Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. Door de lagere snelheden van het verkeer wordt het oversteken wel makkelijker.	
	Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		X Verkeersafwikkeling vanuit Schapenweide voldoet niet op de piekmomenten.	X Verkeersafwikkeling vanuit Schapenweide voldoet niet op de piekmomenten.	+ De verkeersafwikkeling voor het autoverkeer voldoet aan de gestelde criteria. Voetgangers kunnen makkelijker oversteken naar de bushalte.	
	Verkeersveiligheid	Auto- en vrachtkverkeer	Aantal conflictpunten	0 Meer conflictpunten (6) dan in de rotondevariant	0 Meer conflictpunten (6) dan in de rotondevariant	+ Minder conflictpunten (3) dan in de O-situatie.
		Verwachte snelheden	0 Door het rechte karakter van de weg ligt de snelheid hier hoger dan de rotondevariant	0 Door het rechte karakter van de weg ligt de snelheid hier hoger dan de rotondevariant	+ Door de verplichte rijrichting over de rotonde moet het verkeer snelheid verminderen en rijdt daarom langzamer.	
Fietsverkeer/voetganger		Wachttijden fiets- en voetgangers (roodlichtnegatie en risico)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Vormgeving		Kruispuntvorm in lijn met vormgeving kruispunten in omgeving*	0 Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer, en moeten zelf een hiaat zoeken om over te steken.	0 Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer, en moeten zelf een hiaat zoeken om over te steken.	+ Voetgangers moeten voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer, en moeten zelf een hiaat zoeken om over te steken. Door de lagere snelheden van het verkeer wordt het oversteken wel makkelijker.	
Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		0 Behoud huidige situatie	0 In potentie verkeersveiligheidsituatie door lange wachttijden op piekmomenten vanaf Schapenweide	0 Behoud huidige situatie	+ Door lagere snelheden en minder conflictpunten neemt de verkeersveiligheid toe. Voetgangers kunnen ook veiliger oversteken	
Comfort	Fietsers en voetgangers	Wel of geen hellingbanen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
		Hellingspercentage hellingbanen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Sociale veiligheid	Fietsers en voetgangers	Aantal (verplichte) stopmomenten	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
		Mate waarin fietsers/voetgangers zichtbaar zijn en voldoende zicht op omgeving hebben	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
Inpassing	Te doorlopen (bijzondere) procedures	Mate van overschrijding van bestemmingsplangrenzen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Door de precieze volging van de weg in het bestemmingsplan met de functie weg is er een afwijking op het bestemmingsplan, omdat de rotonde een andere vorm heeft.	
		Hoeveelheid aan te passen bestemmingsplannen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Voor de afwijkingen op de bestemmingsplannen n voor de Schapenweide en Plakse Weide is een omgevingsvergunning via de reguliere procedure is benodigd	
		Inschatting van benodigde proceduredtijd	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Beperkt, maar door weerstand uit bewoners kan proceduredtijd toenemen.	
	Eigendomsgrrenzen	Mate van overschrijding van eigendomsgrrenzen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Ontwerp en uitbouw van watergangen overschrijden de eigendomsgrrenzen. Een deel van het projectplan Plakse Weide is benodigd. D	
		Mate van invloed op ruimtelijke ontwikkelingen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 De impact op ruimtelijke ontwikkelingen binnen Plakse Weide is beperkt, de groenstructuur wordt iets kleiner. Het voornemen vormt geen belemmering voor het plan Plakse Weide.	
		Hoeveelheid percelen waar een deel van de grond aangekocht dient te worden	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Beperkte aankoop van een strook van het projectplan Plakse Weide	
	Kabels & Leidingen (Klicmelding)	Mate van te verleggen (grote) kabels en leidingen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen grote kabels en leidingen die moeten worden verlegt.	
Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		0 Behoud huidige situatie	0 Behoud huidige situatie	- Omgevingsvergunning nodig Plan valt deels binnen plangebied Plakse Weide, maar dit is ontwerptechnisch goed oplosbaar		
Milieueffecten	Ecologie	Mate van aantasting van mogelijk ecologische waardevolle elementen (bermen / bomen / struiken, watergangen, waterpartijen etc.)	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Knap van twee bomen, maar veel compensatie mogelijk. Verdere aantasting beperkt doordat de huidige invulling van Plakse Weide agrarisch is.	
		Archeologie	Mate van aantasting locaties met hoge verwachtingswaarde	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen verwachtingswaarde, geen risico op aantasting
		Natuur	Impact op N2000, Gelders NatuurNetwerk	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen impact op natuur
		Bodem (verontreiniging)	Mate van impact op bekende saneringen / verontreinigingen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen impact op saneringen of verontreinigingen
	Waterhuishouding	Hoeveelheid toename verhard oppervlak	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- De hoeveelheid verhard oppervlak neemt iets toe ten opzichte van de O-situatie. Groencompensatie is nog niet bepaald maar lijkt oplosbaar	
		Benodigde mate van compensatie oppervlaktewater	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Lichte mate van compensatie oppervlaktewater door toename verhard oppervlak, daarnaast extra waterberging nodig door versmalling en verlegging van watergang.	
		Mate van aantasting watersysteem (Legger waterschap)	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Locatie extra waterberging nog uitwerken in volgende ontwerpfasen. Geen aantasting van het huidige watersysteem.	
		Mate grondwateronttrekking	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen grondwateronttrekking benodigd	
		Mate van verlenging duikers	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Geen verlenging benodigd	
	Luchtkwaliteit	Benodigde stikstofruimte realisatiefase	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Beperkte stikstofruimte benodigd, door beperkte werkzaamheden. Geen grote ontgravingswerkzaamheden benodigd.	
		Mate van (toename / afname) stikstofuitstoot in gebruiksfase (optrekken en afremmen)	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- Al het verkeer moet afremmen en weer optrekken, waardoor de stikstofuitstoot toeneemt ten opzichte van de O-situatie waar maar een beperkt deel van het verkeer hoeft af te remmen.	
	Geluid	Afstand tussen as van de rijbanen en woningen	0 n.v.t.	0 n.v.t.	- De rijbaan van de rotonde komt ca. 3 meter dicht bij de bebouwing te liggen. Mocht uit geluidanalyse blijken dat dit tot onacceptabele effecten leidt, dan is een aanpassing van het ontwerp mogelijk.	
		Mate van optrekken en afremmen en verwachte snelheden	0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Al het verkeer moet afremmen en weer optrekken, waardoor het geluid toeneemt ten opzichte van de O-situatie waar maar een beperkt deel van het verkeer hoeft af te remmen.	
	Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		0 Behoud huidige situatie	0 Behoud huidige situatie	- Beperkte impact op waterhuishouding, maar dit is oplosbaar. Aanpassing leidt (mogelijk) tot beperkte geluidhinder en stikstofuitstoot	
	Kosten, draagvlak en kansen	Kosten	Totale investeringskosten ex. BTW	0 n.v.t.	0 n.v.t.	€ EUR 0,9 miljoen (excl BTW)
Mate van toename beheerkosten			0 n.v.t.	0 n.v.t.	0 Ongeveer gelijk	
Draagvlak		Draagvlakpeiling tijdens/na 2 <sup>e</sup> informatieverzend	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	
Meekoppelkansen		Mate waarin samen opgetrokken kan worden met projecten uit andere expertises (riool, wegdekverharding, etc.)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	
		Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		0 Behoud huidige situatie	0 Behoud huidige situatie	n.t.b.