

Beoordelingsaspect	Deelaspect	Criterium	0-situatie	Variant 1: huidige VRI met fietstunnels	Variant 2: huidige VRI met extra opstelstroken	Variant 3: huidige VRI met extra opstelstroken én	Variant 4: turbotronde met fietstunnels	
Verkeersafwikkeling	Auto-, vrachtwagen	Randvoorwaarde verkeersafwikkeling behaald	X In de huidige situatie voldoet de cyclistijd niet en daarmee wordt deze randvoorwaarde niet bereikt. In beide splitsperiodes komt de cyclistijd boven de 120 seconden (148s in OS en 138s in AS).	✓ Cyclustijden zijn redelijk maar in de ochtendspits nog relatief hoog (111 seconden), avondspits op 99 seconden. Er is nog ruimte voor 7% groei in de ochtendspits en 18% groei in de avondspits van het verkeer. Op basis van het landelijke hoge verkeersgroei scenario is er dan grofweg na 2030 nog ruimte voor 7 jaar verkeersgroei (o.b.v. ochtendspits). De oplossing is matig robuust voor de lange termijn.	✓ Door de opstelstroken nemen de cyclistijden af naar 92 (OS) en 122 (AS) seconden. Er is nog ruimte voor 15 tot 17% groei van het verkeer. Op basis van het landelijke hoge verkeersgroei scenario is er dan grofweg na 2030 nog ruimte voor 15 tot 17,5 jaar verkeersgroei. De oplossing is voldoende robuust voor de lange termijn.	✓ Door de extra opstelstroken en de fietstunnels nemen de cyclistijden flink af, tot 80 (OS) en 92 (AS) seconden. Er is nog ruimte voor 50% groei in de ochtendspits en 20% groei in de avondspits van het verkeer. Op basis van het landelijke hoge verkeersgroei scenario is er dan grofweg na 2030 nog ruimte voor 20 jaar verkeersgroei (o.b.v. avondspits). De oplossing is uitermate robuust voor de lange termijn.	✓ Door de turbotronde neemt de verzadigingsgraad af tot ca. 28% (OS) en 48% (AS) (bij variant 3 is dit gem. 48 resp. 50%). Er is nog ruimte voor 50% groei in de ochtendspits en 28% groei in de avondspits van het verkeer. Op basis van het landelijke hoge verkeersgroei scenario is er dan grofweg na 2030 nog ruimte voor 28 jaar verkeersgroei (o.b.v. avondspits). De oplossing is uitermate robuust voor de lange termijn.	
		Voertuigverliesuren / gem. Verliestijd	0 Gemiddelde verliestijd ligt hoog (ca. 70s OS / 63 s AS) voor alle richtingen.	+ Gemiddelde verliestijd neemt af tot ca. 50s in OS en ca. 45s in AS.	+ Gemiddelde verliestijd neemt af tot ca. 42s in OS en ca. 46s in AS.	+ Gemiddelde verliestijd neemt af tot ca. 35s in OS en ca. 39s in AS.	+ Gemiddelde verliestijd neemt af tot ca. 4s in OS en AS.	
		Beschikbare opstelling vs benodigd	0 Beschikbare opstellingen voldoen in bijna alle gevallen niet in de avondspits. (Gem. 70m in OS en gem. 82m in AS).	0 Beschikbare opstellingen voldoen in bijna alle gevallen niet in de avondspits. (Gem. 57m in OS en gem. 64m in AS).	+ Beschikbare opstellingen voldoen in bijna alle gevallen (voornamelijk op NW en ZW-tak) niet in de avondspits (gem. 44m in OS en gem. 56m in AS). Door de gekromde lagging van de NW en ZW-takken is het lastig hier de opstellengtes te verlengen zonder grote ingrepen.	+ Beschikbare opstellingen voldoen in meer gevallen dan andere varianten, maar zijn in veel gevallen niet lang genoeg, voornamelijk op NW en ZW-tak (gem. 40m in OS en gem. 50m in AS). Door de gekromde lagging van de NW en ZW-takken is het lastig hier de opstellengtes te verlengen zonder grote ingrepen.	+ Beschikbare opstellingen voldoen in alle gevallen.	
		Mate voorkomen doorgaand verkeer	0 Middels de regeling in de VRI kan hier op gestuurd worden.	0 Middels de regeling in de VRI kan hier op gestuurd worden.	0 Middels de regeling in de VRI kan hier op gestuurd worden.	0 Middels de regeling in de VRI kan hier op gestuurd worden.	- Hier kan niet op gestuurd worden	
		Mate afwikkeling incidenten omgeving	0 Cyclustijd voldoet al niet dus geen extra ruimte om extra verkeer tv incidenten in de omgeving te verwerken.	+ Door lagere cyclistijden van de VRI is er meer restcapaciteit om flexibel in te spelen op intensiteitspieken a.g.v. incidenten	+ Door lagere cyclistijden op het kruispunt is er meer restcapaciteit om flexibel in te spelen op intensiteitspieken a.g.v. incidenten	+ Door lagere cyclistijden op het kruispunt is er meer restcapaciteit om flexibel in te spelen op intensiteitspieken a.g.v. incidenten	+ Door lagere cyclistijden op het kruispunt is er meer restcapaciteit om flexibel in te spelen op intensiteitspieken a.g.v. incidenten	
	OV	Verliestijd bussen	0 De verkeersafwikkeling voor het OV is, net als het auto- en vrachtwagen, niet toereikend. Binnen de verkeerslichtenregeling kan het busverkeer wel prioriteit gegeven worden, waardoor overig verkeer zwaar nadeel ondervindt een paar keer per uur.	+ Redelijke cyclistijden en verliestijden. Binnen de verkeerslichtenregeling kan het busverkeer ook prioriteit gegeven worden.	+ Redelijke cyclistijden en verliestijden, zie randvoorwaarde. Binnen de verkeerslichtenregeling kan het busverkeer ook prioriteit gegeven worden.	+ Redelijke cyclistijden en verliestijden, zie randvoorwaarde. Binnen de verkeerslichtenregeling kan het busverkeer ook prioriteit gegeven worden.	+ Bussen kunnen niet doordringen doordat overig verkeer ook goed doorstroomt. De busverkeer kan geen prioriteit gegeven worden, maar gelet op het afwikkelingsniveau is er daar ook geen noodzaak toe.	
		Fietsverkeer	0 Verliestijd fietsverkeer	0 De wachttijden voor fietsers zijn langer dan één minuut en daarmee slecht.	+ Geen wachttijden voor fietsers door tunnels	+ De wachttijden voor fietsers zijn acceptabel, zijn gemiddeld ca. 40 seconden	+ Geen wachttijden voor fietsers door tunnels	+ Geen wachttijden voor fietsers door tunnels
	Voetgangers	Verliestijd voetgangers	0 De wachttijden voor voetgangers zijn langer dan één minuut en daarmee slecht.	+ Geen wachttijden voor voetgangers door tunnels	+ De wachttijden voor voetgangers zijn acceptabel, zijn gemiddeld ca. 40 seconden	+ Geen wachttijden voor voetgangers door tunnels	+ Geen wachttijden voor voetgangers door tunnels	+ Geen wachttijden voor voetgangers door tunnels
		Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	X Verkeersafwikkeling voldoet niet. Op termijn zal structurele congestie in de spits ontstaan.	+ De verkeersafwikkeling voldoet aan de gestelde criteria	+ De verkeersafwikkeling voldoet aan de gestelde criteria	+ De verkeersafwikkeling voldoet aan de gestelde criteria	+ Maximale doorstromingskwaliteit	
	Verkeersveiligheid	Auto- en vrachtwagen	Aantal conflictpunten	0 Groot aantal conflictpunten, weliswaar geregeld.	+ Aantal conflictpunten blijft gelijk, wel neemt op twee takken het aantal opstelstroken dat overgestoken dient te worden toe.	+ Aantal conflictpunten blijft gelijk, wel neemt op twee takken het aantal opstelstroken dat overgestoken dient te worden toe.	+ Aantal conflictpunten blijft gelijk, wel neemt op twee takken het aantal opstelstroken dat overgestoken dient te worden toe.	+ Door de vormgeving in de turbotronde neemt het aantal conflictpunten aanzienlijk af, en conflictpunten tussen zwaar en langzaam verkeer bestaan niet meer, waardoor de verkeersveiligheid verbeterd.
Verwachte snelheden			0 Verwachte snelheden zijn, zeker bij oranje licht, hoog	0 Verwachte snelheden zijn, zeker bij oranje licht, hoog	0 Verwachte snelheden zijn, zeker bij oranje licht, hoog	0 Verwachte snelheden zijn, zeker bij oranje licht, hoog	+ Verwachte snelheden nemen af door de vormgeving van de turbotronde waarbij verkeer altijd moet afremmen. Daardoor minder kans op ongevallen met ernstige afloop.	
Kans op roodlichtnegatie			0 Door slechte verkeersdoorstroming grote kans op roodlichtnegatie	+ Door verbeterde verkeersdoorstroming beperkte kans op roodlichtnegatie	+ Door verbeterde verkeersdoorstroming beperkte kans op roodlichtnegatie	+ Door verbeterde verkeersdoorstroming beperkte kans op roodlichtnegatie	+ Geen verkeerslichten, geen kans op roodlichtnegatie	
Fietsverkeer/voetganger		Wachttijden fiets- en voetgangers (roodlichtnegatie en risico)	0 De wachttijden voor fietsers en voetgangers zijn langer dan één minuut en daarmee slecht, waardoor kans op roodlichtnegatie ontstaat.	+ Geen wachttijden voor fietsers en voetgangers, geen verkeersveiligheidsrisico's.	+ De wachttijden voor voetgangers zijn gemiddeld ca. 40 seconden en daarmee acceptabel, hierdoor ontstaat geen verhoogd verkeersveiligheidsrisico.	+ Geen wachttijden voor fietsers en voetgangers, geen verkeersveiligheidsrisico's.	+ Geen wachttijden voor fietsers en voetgangers, geen verkeersveiligheidsrisico's.	
		Vormgeving	0 In lijn met vormgeving andere VRI kruispunten op hoofdwegestructuur N810/Rijksweg	0 In lijn met vormgeving andere VRI kruispunten op hoofdwegestructuur N810/Rijksweg	0 In lijn met vormgeving andere VRI kruispunten op hoofdwegestructuur N810/Rijksweg	0 In lijn met vormgeving andere VRI kruispunten op hoofdwegestructuur N810/Rijksweg	0 Turbotronde is een bijzondere vormgeving, maar is reeds ook aanwezig op het kruispunt Westingel/Graafingel, betreft daarmee geen geheel afwijkende kruispuntvorm	
Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect		0 Behoud huidige situatie. Gelijkvloerse oversteken voor fietsers bij een overbelast VRI kruispunt vormen een potentieel veiligheidsrisico i.v.m. kans op roodlichtnegatie.	+ Verkeersveiligheid neemt sterk toe voor alle modaliteiten	+ Verkeersveiligheid neemt iets toe voor alle modaliteiten door de verbeterde afwikkeling	+ Verkeersveiligheid neemt sterk toe voor alle modaliteiten	+ Verkeersveiligheid neemt sterk toe voor alle modaliteiten		
Comfort		Fietsers en voetgangers	Wel of geen hellingbanen	0 Geen hellingbanen	- Hellingbanen aanwezig, maar eerst omlaag en daarna omhoog waardoor naar beneden vaart gemaakt kan worden.	0 Geen hellingbanen	- Hellingbanen aanwezig, maar eerst omlaag en daarna omhoog waardoor naar beneden vaart gemaakt kan worden.	- Hellingbanen aanwezig, maar eerst omlaag en daarna omhoog waardoor naar beneden vaart gemaakt kan worden.
	Hellingspercentage hellingbanen		0 Geen hellingspercentage	0 Ontwerpingspunt waren hellingen met een percentage van 4%. Dit is goed inpasbaar en voldoet aan de richtlijn, mogelijke optimalisaties zijn aan de westkant en noordkant wellicht mogelijk	0 Geen hellingspercentage	0 Ontwerpingspunt waren hellingen met een percentage van 4%. Dit is goed inpasbaar en voldoet aan de richtlijn, mogelijke optimalisaties zijn aan de westkant en noordkant wellicht mogelijk	0 Ontwerpingspunt waren hellingen met een percentage van 4%. Dit is goed inpasbaar en voldoet aan de richtlijn, mogelijke optimalisaties zijn aan de westkant en noordkant wellicht mogelijk	
	Aantal (verplichte) stopmomenten		0 Verplichte stopmomenten door wachten voor verkeerslichten	+ Verplichte stopmomenten voor fietsers verwijderen verkeerslichten	0 Behoud huidige situatie. Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten	+ Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten	+ Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten	+ Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten
	Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0 Behoud huidige situatie. Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten	+ Het comfort neemt toe doordat er niet meer gestopt moet worden en een relatief klein hoogteverschil met hellingen waarbij eerst naar beneden en daarna naar boven gereden moet worden. Hiermee is er sprake van een acceptabel hellingspercentage.	0 Behoud huidige situatie. Verplichte stopmomenten voor fietsers/voetgangers door wachten voor verkeerslichten	+ Het comfort neemt toe doordat er niet meer gestopt moet worden en een relatief klein hoogteverschil met hellingen waarbij eerst naar beneden en daarna naar boven gereden moet worden. Hiermee is er sprake van een acceptabel hellingspercentage.	+ Het comfort neemt toe doordat er niet meer gestopt moet worden en een relatief klein hoogteverschil met hellingen waarbij eerst naar beneden en daarna naar boven gereden moet worden. Hiermee is er sprake van een acceptabel hellingspercentage.		
Sociale veiligheid	Fietsers en voetgangers	Mate waarin fietsers/voetgangers zichtbaar zijn en voldoende zicht op omgeving hebben	0 Behoud huidige situatie. Sociale veiligheid goed, voldoende zicht op voetgangers/fietsers	- De tunnels onttrekken het zicht op fietsers/voetgangers en de omgeving, speciale aandacht moet uitgaan naar sociale veiligheid in het verdere ontwerp	0 Behoud huidige situatie	- De tunnels onttrekken het zicht op fietsers/voetgangers en de omgeving, speciale aandacht moet uitgaan naar sociale veiligheid in het verdere ontwerp	- De tunnels onttrekken het zicht op fietsers/voetgangers en de omgeving, speciale aandacht moet uitgaan naar sociale veiligheid in het verdere ontwerp	
		Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0 Behoud huidige situatie	- De tunnels onttrekken het zicht op fietsers/voetgangers en de omgeving, speciale aandacht moet uitgaan naar sociale veiligheid in het verdere ontwerp	0 Behoud huidige situatie	- De tunnels onttrekken het zicht op fietsers/voetgangers en de omgeving, speciale aandacht moet uitgaan naar sociale veiligheid in het verdere ontwerp		
Inpassing	Te doorlopen (bijzondere) procedures	Mate van overschrijding van bestemmingsplangrenzen	0 n.v.t.	- In N, 2 en W overschrijding van bestemmingsplangrenzen	+ Geen overschrijding van bestemmingsplangrenzen	- In N, 2 en W overschrijding van bestemmingsplangrenzen	- In N, 2 en W overschrijding van bestemmingsplangrenzen	
		Hoeveelheid benodigde omgevingsvergunningen	0 n.v.t.	- Er is een omgevingsvergunning nodig voor de afwijking op de bestemmingsplannen buitengebied en Duiven dorp	0 Er is een omgevingsvergunning nodig voor de afwijking op de bestemmingsplannen buitengebied en Duiven dorp	- Er is een omgevingsvergunning nodig voor de afwijking op de bestemmingsplannen buitengebied en Duiven dorp	- Er is een omgevingsvergunning nodig voor de afwijking op de bestemmingsplannen buitengebied en Duiven dorp	
		Inschatting van benodigde procedureduur	0 n.v.t.	- Alleen omgevingsvergunning benodigd voor ondergrondse infra, meer onderzoek benodigd en daarmee langere procedure	+ Alleen omgevingsvergunning benodigd voor bovengrondse infra, weinig vooronderzoek nodig daardoor kortere procedure	- Alleen omgevingsvergunning benodigd voor ondergrondse infra, meer onderzoek benodigd en daarmee langere procedure	- Alleen omgevingsvergunning benodigd voor ondergrondse infra, meer onderzoek benodigd en daarmee langere procedure	
	Eigendomsgrenzen	Mate van overschrijding van eigendomsgrenzen	0 n.v.t.	- Eigendomsgrans wordt overschreden in de westhoek, grond dient verworven te worden. Daarnaast wordt in noordoek een watergang verlegd en moet deze grondpositie uitgewisseld worden met het waterschap	+ Geen overschrijding van eigendomsgrenzen	- Eigendomsgrans wordt overschreden in de westhoek, grond dient verworven te worden. Daarnaast wordt in noordoek een watergang verlegd en moet deze grondpositie uitgewisseld worden met het waterschap	- Eigendomsgrans wordt overschreden in de westhoek, grond dient verworven te worden. Daarnaast wordt in noordoek een watergang verlegd en moet deze grondpositie uitgewisseld worden met het waterschap	- Eigendomsgrans wordt overschreden in de westhoek, grond dient verworven te worden. Daarnaast wordt in noordoek een watergang verlegd en moet deze grondpositie uitgewisseld worden met het waterschap
		Mate van invloed op ruimtelijke ontwikkelingen	0 n.v.t.	0 Mogelijke invloed op ontwikkeling in oosthoek. Doordat watergang verlegd dient te worden, moet de in- uitrit van dit perceel mogelijk aangetast worden, maar naar verwachting is dit oplosbaar.	0 Geen invloed op andere ruimtelijke ontwikkelingen	0 Mogelijke invloed op ontwikkeling in oosthoek. Doordat watergang verlegd dient te worden, moet de in- uitrit van dit perceel mogelijk aangetast worden, maar naar verwachting is dit oplosbaar.	0 Mogelijke invloed op ontwikkeling in oosthoek. Doordat watergang verlegd dient te worden, moet de in- uitrit van dit perceel mogelijk aangetast worden, maar naar verwachting is dit oplosbaar.	
		Hoeveelheid percelen waar een deel van de grond aangekocht dient te worden	0 n.v.t.	- Eén perceel dient deels aangekocht te worden, één dient uitgewisseld te worden met waterschap	+ Geen aankoop benodigd	- Eén perceel dient deels aangekocht te worden, één dient uitgewisseld te worden met waterschap	- Eén perceel dient deels aangekocht te worden, één dient uitgewisseld te worden met waterschap	
		Kabels & Leidingen (Klicmelding)	Mate van te verleggen (grote) kabels en leidingen	0 n.v.t.	- Flink aantal K&L die verlegd dienen te worden door het creëren van de hellingen en onderdoorgangen	+ Geen (grote) K&L die verlegd dienen te worden	- Flink aantal K&L die verlegd dienen te worden door het creëren van de hellingen en onderdoorgangen	- Flink aantal K&L die verlegd dienen te worden door het creëren van de hellingen en onderdoorgangen
	Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0 Behoud huidige situatie	- Inpassing heeft impact op omgeving vanwege grondaankoop van 1 perceel en verlegging groot aantal kabels/leidingen	0 Geen impact op omgeving	- Inpassing heeft impact op omgeving vanwege grondaankoop van 1 perceel en verlegging groot aantal kabels/leidingen	- Inpassing heeft impact op omgeving vanwege grondaankoop van 1 perceel en verlegging groot aantal kabels/leidingen		
	Milieueffecten	Ecologie	Mate van aantasting van mogelijk ecologische waardevolle elementen (bermen / bomen / struiken, watergangen, waterpartijen etc.)	0 n.v.t.	- Groot aantal (61) (deels beeldbepalende) bomen dat gekapt (en daarmee gecompenseerd) dient te worden, aantasting van de geluidswal, verlegging van de watergang	- Kap en compensatie van 10 beeldbepalende bomen benodigd	- Groot aantal (71) (deels beeldbepalende) bomen dat gekapt (en daarmee gecompenseerd) dient te worden, aantasting van de geluidswal, verlegging van de watergang	- Groot aantal (79) (deels beeldbepalende) bomen dat gekapt (en daarmee gecompenseerd) dient te worden, aantasting van de geluidswal, verlegging van de watergang
			Archeologie	Mate van aantasting locaties met hoge verwachtingswaarde	0 n.v.t.	0 Waarschijnlijk geen archeologisch onderzoek of aantasting benodigd. Locaties waarschijnlijk nog niet 40 centimeter de grond in.	0 Geen archeologisch onderzoek benodigd	0 Waarschijnlijk geen archeologisch onderzoek of aantasting benodigd. Locaties waarschijnlijk nog niet 40 centimeter de grond in.
Natuur		Impact op N2000, Gelders NatuurNetwerk	0 n.v.t.	0 Geen impact	0 Geen impact	0 Geen impact	0 Geen impact	
Bodem (verontreiniging)		Mate van impact op bekende saneringen / verontreinigingen	0 n.v.t.	0 Geen impact	0 Geen impact	0 Geen impact	0 Geen impact	
		Waterhuishouding	Hoeveelheid toename verhard oppervlak	0 n.v.t.	- Verhard oppervlak neemt toe met ca. 9000m2, compensatie nog niet bepaald maar lijkt oplosbaar	- Verhard oppervlak neemt toe met ca. 800m2, compensatie nog niet bepaald maar lijkt oplosbaar	- Verhard oppervlak neemt toe met ca. 9800m2, compensatie nog niet bepaald maar lijkt oplosbaar	- Verhard oppervlak neemt toe met ca. 9000m2, compensatie nog niet bepaald maar lijkt oplosbaar
Benodigde mate van compensatie oppervlaktewater			0 n.v.t.	- Verlegging van watergang benodigd en extra wateroppervlak tbv compensatie verhard oppervlak	0 Geen compensatie oppervlaktewater benodigd	- Verlegging van watergang benodigd en extra wateroppervlak tbv compensatie verhard oppervlak	- Verlegging van watergang benodigd en extra wateroppervlak tbv compensatie verhard oppervlak	
Mate van aantasting watersysteem (Legger waterschap)			0 n.v.t.	0 Verlegging van watergang benodigd, maar goed oplosbaar, daarmee geen aantasting van watersysteem	0 Verlegging van watergang benodigd, maar goed oplosbaar, daarmee geen aantasting van watersysteem	0 Verlegging van watergang benodigd, maar goed oplosbaar, daarmee geen aantasting van watersysteem	0 Verlegging van watergang benodigd, maar goed oplosbaar, daarmee geen aantasting van watersysteem	
Mate grondwateronttrekking			0 n.v.t.	- Door hellingbanen en onderdoorgang dient een bouwkuip gerealiseerd te worden waaruit grondwater (en regenwater) onttrokken dient te worden	0 Geen onttrekking van grondwater	- Door hellingbanen en onderdoorgang dient een bouwkuip gerealiseerd te worden waaruit grondwater (en regenwater) onttrokken dient te worden	- Door hellingbanen en onderdoorgang dient een bouwkuip gerealiseerd te worden waaruit grondwater (en regenwater) onttrokken dient te worden	
Mate van verlenging duikers			0 n.v.t.	- Verleggen van duiker van NO-tak naar het verlengde van de Engestraat	0 Geen verlenging van de duiker benodigd	- Verleggen van duiker van NO-tak naar het verlengde van de Engestraat	- Verleggen van duiker van NO-tak naar het verlengde van de Engestraat	
Benodigde stikstofruimte realisatiefase			0 n.v.t.	- Door grootschalige civieltechnische werkzaamheden veel stikstofruimte benodigd	- Beperkte stikstofruimte nodig door beperkte werkzaamheden	- Door grootschalige civieltechnische werkzaamheden veel stikstofruimte benodigd	- Door grootschalige civieltechnische werkzaamheden veel stikstofruimte benodigd	
Luchtkwaliteit		Mate van (toename / afname) stikstofuitstoot in gebruiksfase (optrekken en afremmen)	0 n.v.t.	+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer	+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer	+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer	+ Verkeer hoeft niet meer volledig te stoppen en op te trekken, waardoor de uitstoot flink afneemt	
		Geluid	Afstand tussen as van de rijbanen en woningen	0 n.v.t.	0 As van rijbaan verandert niet	- Rijbaan komt iets dichtbij woningen te liggen	- Rijbaan komt iets dichtbij woningen te liggen	- Rijbaan komt iets dichtbij woningen te liggen
Mate van optrekken en afremmen en verwachte snelheden	0 n.v.t.		+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer, door verbeterde doorstroming	+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer, door verbeterde doorstroming	+ Lichte afname in hoeveelheid optrekken en afremmen van gemotoriseerd verkeer, door verbeterde doorstroming	+ Verkeer hoeft niet meer volledig te stoppen en op te trekken, waardoor het geluid flink afneemt		
Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0 Behoud huidige situatie	- Omgevingshinder neemt wat af door betere doorstroming. Vanwege kap van 61 bomen en impact op waterhuishouding sterk negatieve beoordeling	- Omgevingshinder neemt wat af door betere doorstroming. Vanwege kap van 71 bomen, en impact op waterhuishouding sterk negatieve beoordeling	- Omgevingshinder neemt wat af door betere doorstroming. Vanwege kap van 79 bomen, en impact op waterhuishouding sterk negatieve beoordeling	- Omgevingshinder neemt wat af door betere doorstroming. Vanwege kap van 79 bomen, en impact op waterhuishouding sterk negatieve beoordeling			
Kosten, draagvlak en kansen	Kosten	Totale investeringskosten ex. BTW	0 n.v.t.	€ EUR 15,1 miljoen (excl BTW)	€ EUR 0,4 miljoen (excl BTW)	€ EUR 15,6 miljoen (excl BTW)	€ EUR 17,8 miljoen (excl BTW)	
		Mate van toename beheerkosten	0 n.v.t.	- Flink toename van beheerkosten door onderhoud onderdoorgang, pompkelder etc.	0 Geen (of zeer beperkte) toename beheerkosten	- Flink toename van beheerkosten door onderhoud onderdoorgang, pompkelder etc.	- Flink toename van beheerkosten door onderhoud onderdoorgang, pompkelder etc.	
	Draagvlak	Draagvlakpeiling tijdens/na 2' informatieavond	0 n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	
		Mee-koppelen	Mate waarin samen opgetrokken kan worden met projecten uit andere expertises (riool, wegdekverharding, etc.)	0 n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Samengevatte beoordeling voor gehele beoordelingsaspect	0							