

Van: [redacted]

Verzonden: 03-02-2023 17:05

Aan: [redacted]

Onderwerp: reviewformulier

Dag [redacted]

Bijgaand de reviewformulier.

Er is ondanks de magere opkomst bij de mondelinge overdracht, véél gereageerd. De grote spelers zijn dit keer mobiliteit/ verkeer en groen.

Meerdere adviseurs hebben niet gereageerd, maar ook is het voor meerdere van hen nog een te vroeg stadium om commentaar te geven.

Collegae waarvan ik denk dat er nog een reactie zou kunnen komen is vanuit Stedenbouw.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

gemeente **Tiel**



Afdeling Vitale Stad | Projectleider | Aanwezig op: [redacted]

Achterweg 2, 4001 MV TIEL | Postbus 6325, 4000 HH TIEL

T (0344) 637 335 | M [redacted] | E [redacted] | I www.tiel.nl |  @gemTiel

Haalbaarheids- en effectenonderzoek Westelijke Ontsluiting Tiel

Reactiedocument MER dossier versie 1.0

Milieueffectrapport, versie 1.0

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
01		90	De paragraaf over gemeentelijk waterbeleid lijkt niet af. De laatste zin (Aanvullend.....voor) geeft de indruk dat hier nog iets achteraan moet komen.		
		alle	Door het hele stuk heen tekstuele en redactionele foutjes		
02		8	Niet verwijzen naar de Perspectievennota, maar naar opname in de meerjarenbegroting (dat is het formele besluit).		
03		9	De opmerking dat bij de half-zachte plannen er minder verkeer komt op "het kruispunt met de A15" en de rode en groene balletjes in figuur 2 roepen vragen op als daar geen context bij wordt geschetst. Suggestie: daar ook melden welke verklaring Antea hiervoor heeft gegeven (zie p. 10 van haar rapport).		
04		10	Bij beoordeling van de verkeersafwikkeling op de rotondes Zoelensestraat en Schaarsdijkweg/Rivierenlandlaan aangeven dat het hier om de VERZADIGINGSGRAAD gaat; verwijzen naar verkeerslichten is verwarrend (hier staan geen verkeerslichten!).		
05		10	Boven de tabel wordt gesproken over "het plangebied". Hoe is dat gedefinieerd.		
06		10	Opmerken dat kruispunt Dreef / Bommelweg inmiddels is aangepast.		
07		11/32	Onder de kop "doorstroming A15" aangeven dat dit deel van de A15 onderdeel is van de Goederencorridor-Oost en de Gelderse Corridor. Knelpunten in de verkeersafwikkeling in deze corridor vormen zowel op nationaal niveau als op regionaal niveau een beperking voor economische ontwikkelingen.		
08		11	Bij het reistijd-criterium volgens NoMo en SVIR opmerken, dat het traject tussen Deil en Ewijk erg lang is, en dat de problemen zich vooral concentreren tussen Deil en Ochten.		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
09		16	Als nevendoeel is in de NRD ook genoemd: verbeteren van doorstroming op de A15 (onderdeel van de Goederencorridor-Oost); zie p. 10 NRD.		
10		16	In de verkeersberekeningen zijn de ontwikkeling van Groot Wadenhoijen en Overlinge niet meegenomen.		
11		17	Zin “Wel heeft RHDHV een gevoeligheidsanalyse gemaakt door 20% extra verkeer toe te voegen op de A15 van/naar het westen (zie figuur 6).” Klopt niet. RHDHV heeft 20% extra verkeer handmatig toegevoegd op de KRUISPUNTEN in de N834; dus niet op de A15.		
12		19	Onder de kop “verbeteren/optimaliseren OV en fiets” ook verwijzen naar het rapport “ Toegang voor iedereen ” van het Planbureau voor de Leefomgeving, waarin wordt geconcludeerd dat in rurale gebieden (zoals de regio Rivierenland) versterking van openbaar vervoer en fiets maar een beperkt effect heeft op de (auto)mobiliteit.		
13		21	De analyse van de I/C-verhoudingen op de WEGVAKKEN geeft geen volledig beeld van het oplossend vermogen. De KRUISPUNTEN zijn de knelpunten. Daar nemen we in alternatief 1 maatregelen om de doorstroming te verbeteren, dus moeten de effecten van die maatregelen hier in beeld worden gebracht.		
14		21	Wat zijn de “a”-tjes en de “b”-tjes in tabel 2?		
15		21	In tabel 2 vooral aandacht voor de A15, maar wat zijn de effecten op de rest van de N834, de Schaardijkweg en de rondweg Passewaaij (Dr. J.M. den Uijllaan)?		
16		21/22/37 e.v.	Voor aspect “verkeer” onderscheid maken in studiegebied: - A15, N834, Schaarsdijkweg, Dr. J.M. den Uijllaan (= wegnnet waarop we verbetering willen); invloedsgebied: - rest van de gemeente Tiel Tijdens de adviestafels is met name gevraagd naar de effecten op de rotonde van de Nieuwe Tielseweg met de Waardenburglaan; die ook opnemen in de analyses; dat zien wij in dit verband als invloedsgebied.		
17		23	Sluiten van de Rondweg Passewaaij in het kader van de		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			uitbreiding van Passewaaij is ook uitgangspunt voor deze studie (= coalitieakkoord 2022-2026).		
18		25	Is VRI ook mogelijk op de kruising N834-Schaarsdijkweg (Berekuil), met het oog op het ruimtebeslag?		
19		27-31	Kunnen de tracés van alternatief 3 t.e.m. 5 onder dezelfde hoek worden aangesloten op de Lingedijk (Wadenloijen/afrit A15) als alternatief 2, en dan afbuigen naar het zuiden met een meer rechte spoortunnel ter plaatse van Grasbroekstraat 1?		
20		33	(tabel Verkeer&Bereikbaarheid) Voor een goede doorstroming van N834 is de I/C op de wegvakken geen goede indicator; kruispunten zijn maatgevend.		
21		33	(tabel Verkeer&Bereikbaarheid) wegnnet is robuust als er een geschikte alternatieve route is om het verkeer bij calamiteiten op de A15 (of de Waal !) veilig te kunnen afwikkelen.		
22		33	(tabel Nevendoelen) wat wordt bedoeld met <i>“Nauwelijks impact op ruimtebeslag en barrière werking op bestaande functie ‘wonen’ en ‘werken’ ”?</i>		
23		33	(tabel Nevendoelen) Naast <i>“Afname van verkeer op wegvak tussen Wadenloijen en Tiel-west.”</i> ook afname tussen Est en Wadenloijen en verbeteren verkeersveiligheid A15 tussen Geldermalsen en Tiel-West		
24		34	Bij beoordeling van de doorstroming ook iets zeggen over de effecten op de Schaarsdijkweg en de rondweg Passewaaij (Dr. J.M. den Uijllaan)		
25		34	Bij beoordeling van de bereikbaarheid van Passewaaij ook iets zeggen over de bereikbaarheid via de Schaarsdijkweg, de rondweg Passewaaij (Dr. J.M. den Uijllaan) en de A15		
26		34	Bij beoordeling van de toekomstige verkeersgroei niet alleen wijzen op de uitbreiding aan de zuidzijde (= Passewaaij 9-10-11), maar ook op de toename van verkeer door INBREIDING: alternatieven 2,3,4,5 creëren lucht om verkeer van en naar de inbreidingslocaties via de bestaande N834 af te wikkelen, zonder al te grote aanpassingen.		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
27		34	Bij beoordeling van de robuustheid niet alleen calamiteiten op de A15 noemen, maar ook iets zeggen over incidenten op de N834 en de Schaarsdijkweg en de rondweg Passewaaij (Dr. J.M. den Uijllaan), al biedt het sluiten van de rondweg hiervoor het meeste soelaas.		
28		34	Onder “ontlasten buitengebied” niet alleen het buitengebied van Tiel, maar ook het buitengebied van Est noemen (i.c. de Bommelweg).		
29		35	De zin “Hiermee wordt gevaarlijk gedrag.” loopt niet. Er staan meerdere tekstuele foutjes in het stuk.		
30		35	- Onder “verkeersveiligheid langzaam verkeer”: ongelijkvloerse kruising in alternatief 1 ligt onder de N834 (niet onder de Zoelensestraat); - veel omrijden van west naar noord (Zoelensestraat-richting McDonalds) en van oost naar zuid (Zoelensestraat-richting Tiel), dus grote kans op spookrijden of illegaal over de rotonde - aansluitende fietspaden langs de N834 geschikt maken voor tweerichtingverkeer		
31		35	“sluipverkeer Lingeweg/Lingedijk” en “veiligheid langzaam verkeer”: ook iets zeggen over de <u>schoolroutes</u> Lingeweg/Lingedijk (en Bommelweg).		
32		38	Tabel I/C hoort onder de kop “doorstroming wegvakniveau”, en niet onder de kop “doorstroming reistijden”		
33		38	Ik mis een tabel over de beoordeling van de reistijden		
34		38/39	Onder “doorstroming kruispuntniveau” wordt gesteld dat gekeken is naar de mate van overbelasting in het studiegebied. In de tabel op p. 39 gaat het over de beoordeling op basis van wachttijden. Dit is niet consistent.		
35		39	“... voor alle alternatieven inclusief bijbehorende <u>alternatieven</u> (“+ W”) ...”. Moet dat niet zijn: “... voor alle alternatieven inclusief bijbehorende variant “ <u>weefvak</u> ” (“+ W”) ...” ?		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
36		39	Opvallend dat “alternatief 5+weefvak” op de thermopunten 12 en 13 (Lingedijk/Lingeweg) veel hoger scoort dan in de referentie en in alternatief 5 <u>zonder</u> weefvak. Wat is hiervoor de verklaring?		
37		39	Opvallend dat in “alternatief 5” op de thermopunten 14 (N834) veel lager scoort dan in de andere alternatieven. Wat is hiervoor de verklaring?		
38		40	Graag ook rapporteren over thermometerpunt 20 (Weegbree), omdat daar in de alternatieven 2,3 en 4 het verkeer uit Passewaaij verzamelt		
38		40	Thermopunt 19 (Westroijensestraat): • is er een verklaring waardoor de intensiteiten op deze locatie zo hoog blijven in alle alternatieven? • dit punt ligt buiten het studiegebied; als er geen verklaring is, dan kan deze uit de tabel op p. 40 en ook uit de bepaling van de “gemiddelde index”		
39		40	“Op basis van de verschillende routes naar (en vanaf) Tiel is bepaald wat de relatieve afname van reistijd is voor de verschillende alternatieven in zowel de ochtend- en avondspits.” • Uit het rapport wordt niet duidelijk op welke trajecten precies de reistijden zijn beoordeeld. • Is er nog verschil in reistijden van en naar Passewaaij in westelijke richting en in oostelijke richting • Moet je niet beoordelen vanaf de randen van je studiegebied naar enkele gebieden (bijv. Passewaaij, binnenstad, Tiel-West, Tiel-noord)?		
40		40	Is er een verklaring waardoor Alt5+W in de ochtendspits ca. 7% minder reistijd heeft dan Alt4+W, en daardoor ongeveer gelijk scoort als Al2/3/3+W terwijl eerder is gesteld dat Alt5 minder verkeer trekt?		
41		40	“Voor de referentiesituatie is in dit plan-MER voor de wachttijd op de rotonde “Berenkuil” <u>uitgegaan van 120 seconden.</u> ” • Is hiervoor geen berekening van gemaakt in de verschillende alternatieven?		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
42		40	<i>"dat alternatief 1 alleen uitgaat van de kruispunten op de N834 exclusief de rotonde Schaarsdijkweg – Dr. Den Uyllaan."</i> • Waarom zijn de rotondes Schaarsdijkweg-Dr. J.M. den Uyllaan, Buismanlaan-Dr. J.M. den Uyllaan en Jhr. J.P. Reuchlinlaan-Dr. J.M. den Uyllaan niet meegenomen in deze analyses (het verkeer verzamelt zich in de verschillende alternatieven op een andere manier op de rondweg Passewaaij, mogelijk met gevolgen voor de wachttijden op de kruispunten)?		
43		39/40	s.v.p. eenheden vermelden bij de tabellen		
44		41	• onder scoremethodiek staat <i>"De kwaliteit van de oversteekbaarheid wordt bepaald door de <u>wachttijd</u> op kruispunten"</i>; • onder beoordelingscriteria staat <i>"De beoordeling van dit aspect beperkt zich tot een <u>kwalitatieve</u> analyse"</i> Waarom zijn bij de effectbeschrijving niet de wachttijden bij kruispunten in beeld gebracht?		
45		42	In de alinea "referentiescenario": <i>"Als gevolg van het relatief drukke (vracht)verkeer in het buitengebied (Wadenhoijen en omgeving) is ook de oversteekbaarheid van de kruispunten aldaar slecht"</i> • Ik kan dit niet toetsen, aangezien in de rapportage "Kruispuntanalyses" overal n.v.t. staat • Ik kan niet voorstellen dat op de <u>bestaande</u> kruispunten in het buitengebied de oversteekbaarheid "slecht" wordt (in de huidige situatie i.i.g. niet...).		
46		42	In de alinea "Alternatief 1" wordt gesteld dat <i>"Uit het verkeersmodel blijkt dat de verkeersdrukke niet afneemt."</i> • Waar is dat (buitengebied of N834)? • Modelplots?		
47		42	In de alinea "Alternatieven 4 en 5" wordt gesteld dat <i>"De lagere verkeersintensiteit maakt het oversteken van</i>		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			<i>de kruispunten en rotondes op de nieuwe westelijke ontsluiting ook nog eens eenvoudiger."</i> - Voor welke verkeersdeelnemers wordt het beter? - Lagere intensiteit dan in welk ander alternatief of scenario?		
48		42	In de conclusies wordt gesteld dat <i>"In alternatief 1 wordt er meer capaciteit gecreëerd door de aanleg van een nieuwe ei-rotonde ter hoogte van de Zoelensestraat. Daardoor neemt de oversteekbaarheid (van langzaam verkeer) in dit alternatief af."</i> Maar hier komt toch een fietstunnel? Waarom wordt dit alternatief dan als "slecht" beoordeeld?		
49		42	Hoe is de oversteekbaarheid van de Dr. J.M. den Uijllaan in de verschillende alternatieven, m.n. tussen de Schaarsdijkweg en de Weegbree?		
50		44	Geconcludeerd wordt dat <i>"Hierdoor is alternatief 3 met een beperkte mate van ontvlechting beoordeeld."</i> Die conclusie is gebaseerd op de ongelijkvloerse kruisingen met de Bredestraat, de Dreef en de Groenestraat en is m.i. erg gefocust op de Lingedijk. Alternatief 3 krijgt toch een directe aansluiting op de Bommelweg en ontlast daardoor de Dreef in de kern van Wadenoijen? Dat is toch positief voor de ontvlechting/leefbaarheid/verkeersveiligheid in de kern van Wadenoijen?		
51		45	Gesteld wordt dat <i>"Door de verkeer aantrekkende werking van deze westelijke ontsluiting neemt de verkeersdruk op de N384 af."</i> Hoeveel is de afname in de verschillende alternatieven? (Ik mis intensiteitenplots om deze stelling te toetsen)		
52		46/48	Er wordt in deze paragraaf sterk gefocust op de verkeersveiligheid op de Lingedijk, maar dat geldt ook voor de Bommelweg (=schoolroute!): Wat is het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid op de Bommelweg?		
53		47	Gesteld wordt dat <i>"Alternatief 1 voorziet in een</i>		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			verbeteren van de doorstroming op de N834. Dit betekent wel een verslechtering van de oversteekbaarheid van de rotonde Zoelensestraat en dus van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer." Maar in alternatief 1 komt toch een fietstunnel ? Dan wordt de oversteekbaarheid toch juist beter (behalve dan van west naar noord en van oost naar zuid; zie boven)?		
54		47	In de alinea over "Alternatief 1" wordt gesteld dat <i>"Daarentegen neemt de verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer wel toe, om dat de hiaten tussen twee opeenvolgende voertuigen op rotondes groter wordt (voor zowel de Zoelensestraat als de "Berenkuil")."</i> Ik begrijp deze redenering niet: het wordt drukker, en toch worden de hiaten groter ...		
55		48	De beoordeling van alternatief 5 op het criterium "doorstroming" komt niet overeen met de tabel op pag. 40		
56		52/53	De overwegveiligheid moet beoordeeld worden op basis van de intensiteiten (zie tabel 5), maar wat zijn in de verschillende alternatieven de intensiteiten op de overwegen? M.a.w.: een kwantitatief criterium wordt kwalitatief beoordeeld (temeer daar in de teksten steeds wordt gesteld dat intensiteiten op de overwegen <u>zullen</u> afnemen i.p.v. wat de <u>berekende</u> effecten zijn). Hoe beoordeelt ProRail dit hoofdstuk?		
57		52	De alinea over "alternatief 3" sluit af met : <i>"Geen enkele aansluiting zal op minder dan 30 meter gerealiseerd worden, waardoor een verslechtering van overwegveiligheid niet aan de orde is."</i> • Maar dat geldt toch ook voor de Dreef en de Bredestraat in alternatief 2? • Als er "maar" 30 meter tussen de overweg en een kruispunt met de westelijke ontsluitingsweg hoeft te zitten, waarom leggen		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			we dan 3 (dure) tunnels aan? Dan kunnen we met een lichte uitbuiging toch de bestaande overwegen in takt laten (afstand van hartspoor tot grens Railinfratrust varieert van 15 tot ca. 30 meter!)?		
58		52/53	Voor alternatief 2 wordt gesteld at de overweg in de Groenestraat kan worden opgeheven? Maar wat zijn de gevolgen daarvan voor het recreatieverkeer? En hoe wordt de effectbeoordeling als we deze overweg toch open willen houden voor langzaam verkeer?		
59		135/146	Wat zijn de gevolgen van de weg voor het landbouwverkeer en de tuinderijen (barrièrewerking, bedrijfsvoering i.v.m. omrijden of verplaatsing van koeien tussen stal en weiland, ...). En de relatie van de kern van Wadenoijen met het buitengebied (voetbalvelden!) Opmerken dat veel percelen die aan elkaar grenzen van één eigenaar zijn en als één tuinbouwperceel moeten worden beschouwd. Een oplossing om tracés zoveel mogelijk langs kadastergrenzen te situeren is m.i. maar beperkt houdbaar (§ 11.2.3 en § 11.2.4).		
60		139	Wat wordt bedoeld met “Een maatregel dit uitgevoerd kan worden voor het ruimtebeslag is te kijken naar mogelijkheden om gebruik te maken van de huidige infrastructuur.”?		
61		142/143/146	Hoeven we in alternatief 1 voor het vergroten van de rotonde bij de Zoelensestraat geen grond aan te kopen of het bestemmingsplan te wijzigen?		
62		145/146	Voor recreatie is RUST en BELEVING minstens zo belangrijk als verkeersveiligheid. Bij alternatief 3 blijft er nog enige samenhang in het recreatiegebied ten zuiden van de nieuwe weg. Dat gebied wordt in 4 en 5 doorsneden, wat grote invloed heeft op de beleving van het gebied. Zou 4 dan niet negatiever moeten worden beoordeeld dan 3?		
63		151	Voor de ontsluiting van Passewaaij niet alleen focussen		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			op de N834, maar ook naar de rondweg Passewaaij (m.n. de Dr. J.M. den Uijllaan) en de Schaarsdijkweg		
64		151/153	Onder de kop “Ontsluiting Passewaaij” wordt gesteld dat “<i>Alternatieven 3, 4 en 5 dragen in geringe mate beter bij dan alternatief 2</i>”: • Alternatieven 2, 3 en 4 sluiten allemaal op hetzelfde punt aan op de rondweg, dus waarom scoren 3 en 4 dan beter dan 2? Als het niet aan de ligging t.o.v. Passewaaij ligt, wat is dan een verklaring voor de verschillen? Bovendien trekt Alternatief 2 meer verkeer dan 3,4 en 5. Maar als dat verkeer niet uit Passewaaij komt, waar komt het dan wel vandaan (selected links)?		
65		34/152	Onder de kop “Sluipverkeer” wordt gesteld dat “<i>Doordat alternatieven 4 en 5 <u>relatief ver weg liggen</u> t.o.v. de Lingeweg/ Lingedijk, hebben deze alternatieven een net iets minder positieve uitwerking dan alternatieven 2 en 3.</i>” Volgens mij is de verklaring niet zo zeer dat deze alternatieven verder weg liggen, maar dat de weerstand om van en naar de A15 te rijden groter is. De weerstand wordt bepaald door de af te leggen afstand, de rijsnelheden en de kruispunten. Die factoren zijn in de verschillende alternatieven verschillend. De analyses richten op die factoren (is wel benoemd in § 14.2).		
66		34/153	Inwoners en politiek herinneren zich nog goed de evacuatie in 1996 vanwege hoog water: • kan in het kader van de “Robuustheid” ook de rol van de alternatieven 2 t.e.m. 5 bij een evacuatie worden genoemd (levert dat nog een extra + op?)?		
67		155	De rol van de adviestafels was om lokale kennis op		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			te halen, niet om draagvlak te krijgen. We moeten voorkomen dat de inbreng van de (12!) deelnemers iets zegt over het draagvlak in brede zin.		
68		82/83	Scoringsvergelijking tussen varianten 1 en 2/5 doet geen recht aan de ervaren werkelijkheid. Nu wordt weergegeven dat alle varianten negatief zijn en de varianten 2/5 nog iets negatiever. Het lijkt nu dat alle varianten slecht zijn terwijl variant 1 to.v de andere varianten nauwelijks impact heeft op landschap en ruimtelijke kwaliteit.		
695		105	Scoringsvergelijk lijkt hier ook geen recht te doen aan hittestress. De nieuwe wegen varianten 2/5 zorgen voor een behoorlijk groter oppervlak met materiaal dat hitte vast houdt. De verkoeling in de nacht in de buitengebieden neemt hierdoor af. Om het verschil tussen de varianten scherper te maken voorstel om 1 een + te geven de andere --. Hiermee wordt meer recht gedaan aan toch wel behoorlijke verschillen.		
70		126	Zoekgebied RES. Graag aangeven welke varianten in het zoekgebied RES liggen en welke consequenties dit heeft voor het ontwikkelen van een eventueel windpark danwel van de weg.		
71		128	Variant 1 heeft geen effect op energie dus zou moeten worden beoordeeld met ++ of + . ipv 0. Door de beoordeling lijkt er een gering verschil tussen de varianten		
72		132	Scoringsmethodiek doet hier ook geen recht aan de werkelijke verschil. Variant 1 heeft tov andere varianten substantieel meer bouwafval Svp variant 1 groen maken		
73		133	Zie hierboven alternatief 1 ook groen maken		
		138	Ruimtegebruik zie hierboven, variant 1 groen maken. Het verschil in ruimtegebruik lijkt nu klein terwijl het verschil groot is. Een nieuwe heeft veel impact op het ruimtegebruik tov een huidige weg upgraden. Dit		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			verschil komt in de huidige beoordelingssysteematiek niet zijn recht.		
74		144	Zie hierboven		
75	&	77-79	<u>De gebruikte data is gedateerd en onvolledig.</u> Voor het effect op archeologie is door de opstellers de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) gebruikt. Deze kaart is niet actueel en heeft ook niet het juiste detailniveau. en Deze kaart is verre van volledig. Bij het opstellen van de rapportage moet dan ook gebruik gemaakt worden van de door de gemeenteraad van Tiel vastgestelde Cultuurhistorische waardenkaart. Deze kunnen wij beschikbaar stellen.		
76	&	77-79	<u>Betemmingsplan</u> Daarnaast is de verplichting en geldende criteria voor archeologisch onderzoek vastgelegd in nagenoeg ieder bestemmingsplan binnen de gemeente Tiel. Om inzicht te krijgen in welke eisen er worden gesteld binnen welke gebieden geven deze een betere duiding dan de AMK. Deze zijn te vinden op ruimtelijkeplannen.nl		
77	&	77-79	<u>De effectwaardering gaat uit van een verkeerde aanname over het gebruik van de AMK (en daarmee waarschijnlijk ook andere nog toe te passen kaarten).</u> Bij het waarderen van het effect op archeologie op basis van de CHW-kaart moet goed op het volgende gelet worden. Het is alleen mogelijk om neutraal op archeologisch effect te scoren als er geen archeologie in de bodem zit of als dit op geen enkele manier verstoord wordt (graven, ophogen, verandering waterstand etc). Dit lijkt laatste lijkt mij niet het geval bij het aanleggen van een nieuwe weg. Dit betekent dus als de wegen op basis van de CHW-kaart over bekende cultuurhistorische waarden lopen zal het effect dus op zijn minst beperkt negatief (-) zijn, al dan niet negatief(--), aangezien het bij deze kaart om al bekende locaties gaat.		
78		Alg	ik mis paginanummers in het rapport, aangegeven		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			paginanummers zijn de paginanummers van het document		
79		Alg	Hoort in deze MER ook de opmerking dat het aanleggen/verbeteren van weginfrastructuur negatieve gevolgen heeft voor het gebruik van alternatieven (fiets, ov)?		
80		10	Wat is de gebruikte eenheid bij de 2 rotondes (>0,90 en >0.90)?		
81		10	Verkeersveiligheid: ik ben het niet eens met de opmerking dat de Den Uyllaan en Schaarsdijkweg veelvuldig wordt gekruist door langzaamverkeersroutes. Behalve bij een tweetal rotondes is dat voor de Den Uyllaan 4x en de Schaarsdijkweg 1x. Veelvuldig suggereert in mijn ogen een veelvoud daarvan.		
82		23	Toekomstige ontwikkeling uitbreiding Passewaaij is inclusief het sluiten van de rondweg. Veilingterrein: de school wordt verplaatst van het begin van de Teisterbantlaan naar het einde, dit heeft geen consequenties voor verkeersintensiteit in het studiegebied.		
83		25	Een eerdere conclusie was dat het aanpassen (pag 21) van de N384 nauwelijks effect heeft op de verkeersafwikkeling. Graag toelichten dat er een verschil is tussen aanpassen en opwaarderen.		
84		33	Kunnen we de doelstellingen concreter maken? Bijvoorbeeld de IC verhouding op de N834 neemt met minimaal 10% Of zakt onder de 0,7?		
85		34	Is bekend hoeveel van de inwoners van Passewaaij (nu ruim 10.000, straks ca 12.000) richting Rotterdam willen?		
86		35	Veel sluipverkeer is een subjectieve aanduiding. Is bekend hoeveel? Of is er een meer objectieve aanduiding mogelijk? Anders duidelijk maken dat dit subjectief is, door bijvoorbeeld: Bewoners van Lingeweg en Lingedijk vinden dat er (te)veel sluipverkeer op deze wegen is.		
87		39	Een van de doelen was het verbeteren van de I/C. Het effect in 6.1.2 is nu gemeten ten opzichte van een		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			referentiewaarde. Is het niet logischer om in deze tabel de nieuwe I/C waarde op te nemen?		
88		42	De beschrijving van alternatief 1 vind ik warrig. Eerst neemt de oversteekbaarheid af, vervolgens is er een tunnel (en is de N834 omgenummerd naar N843) en daarna neemt de oversteekbaarheid toch af. Snap ik iets niet of is het verhaal niet consequent?		
89		42	De conclusie van alternatief 1 is dan ook onlogisch. Ook hier wordt de barrièrewerking weggenomen, in deze variant is een tunnel voorzien. Oversteekbaar wordt dus ondersteekbaar. En bereikbaarheid is toch niet alleen oversteekbaarheid? In deze variant verbeterd de verkeersafwikkeling, daarmee neemt de bereikbaarheid toch toe?		
90		44	Is overwogen om de onderdoorgang van de Overlaat te verbeteren om lokaal verkeer (Tiel-Geldermalsen) meer te ontvlechten? Mits mogelijk uiteraard.		
91		47	In de tekst is vergeten op te nemen dat er een tunnel wordt aangebracht voor fietsers waardoor de conclusie niet klopt.		
92		76	Beleidskader is ook het Groenstructuurplan van Tiel		
93		77	Is het mogelijk terminologie in tekst overeen te laten komen met de legenda van het kaartje op pag. 78?		
94		77	Ik denk dat de genoemde watergang loopt vanaf de Groenestraat tot aan de Bredestraat, niet vanaf Dreef naar A15.		
95		78	Zou het kunnen zijn dat er 10 bomen gekapt moeten worden voor de rotonde Rivierenlandlaan en ca 50 (namelijk een rand van een bosje) bij de rotonde Zoelensestraat?		
96		78	Waarom wordt voorgesteld om een nieuwe weg door een boomgaard aan te leggen en niet op de plaats van het Schaarsdijkpad? Scheelt aankoop van grond. Gaat alleen ten koste van het voedselbos wat komende jaren aangelegd gaat worden.		
97		78	Wordt met de Wetering de watergang op pagina 77		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			bedoeld? Bij mijn weten heeft deze watergang geen naam. Graag consequent zijn in naamgeving.		
98		79	Alternatief 3 heeft ook als aandachtspunt bebouwing Groenestraat zuidzijde tunnel. Wordt krap. Of hoort dat niet in dit hoofdstuk?		
99		80	Het Vuadabos is gemeentelijk eigendom, dat maakt voor het functioneren niet uit. Het perceel ten zuiden van het Vuadabos maakt deel uit van één van de varianten van de uitbreiding Passewaaij (buurt 9, 10 en 11).		
100		81	Het verwondert mij dat alternatief 4 en 5 dezelfde negatieve waardering (tabel) krijgen als alternatief 3. Gelukkig wordt dit in de conclusie rechtgezet.		
101		87	Waarom 9.3 openen met een zin over archeologie?		
102		117	Tabel 43 is op deze manier een open deur en dus niet zinvol. Tracé 1 heeft de minste impact, zou dus verwachten dat tracé 1 de kleinste kans op verstoring geeft. Is er geen weging aan te geven?		
103		118	Het klopt dat er bomen gekapt moeten worden voor tracé 1, alleen blijft de functie (natuur en visueel) van het bosje intact. Dat is anders dan dat losse bomen of delen van lanen gekapt moeten worden. Dan verdwijnt ook de functie, of mogelijk deels.		
104		119	Dat boomgaarden geraakt worden heeft een andere weging (lagere) dan overige bomen, hobby hoogstamboomgaarden vallen onder overige bomen. Productieboomgaarden hebben een economische waarde en kennen geen bescherming vanuit WNB of bomenverordening. Te overwegen is om deze niet mee te wegen in de beoordeling.		
105		124	Maatregelen houtopstanden: de nieuwe weg zal landschappelijk ingepast moeten worden. Afhankelijk van welk tracé gekozen wordt is het vanuit landschappelijk oogpunt logisch om wegbegeleidende boombeplanting te hebben of niet. Dit heeft consequenties voor de breedte van het tracé dat aangekocht moet worden. Een berm met bomen moet		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			breder zijn dan een berm zonder bomen. Dit staat los van compensatie van bomen.		
106		107	Ik mis in het hele hoofdstuk 9.6 het effect van lichtvervuiling van nieuwe tracés. Zowel (mogelijk aanwezige) weidevogels als vleermuizen.		
107		139	Voor het aanleggen van bos is ook een bestemmingsplanwijziging nodig.		
108		114/115	Vanaf 26 januari 2023 wordt AERIUS Calculator versie 2022 in de Regeling natuurbescherming voorgeschreven als het te gebruiken instrument. De bekendmaking hiervan werd in oktober 2022 gedaan (toen zou het wel eerder van start gaan, namelijk in november). De vergunningverlening ligt sinds dien stil. Het kan dan ook voorkomen dat de uitkomst van een berekening anders is bij doorrekenen met de nieuwe versie van AERIUS Calculator. Als er geen rekening is gehouden met het nieuwe Wijzigingsbesluit zijn berekeningen met versie 2022 nodig. Nu is tenslotte niet te zeggen of door de wijzigingen (waaronder nieuwe leefgebieden etc.) een alternatief een andere score zal hebben dan waar nu van uitgegaan wordt.		
109		114/115	De berekeningen zijn nog alleen uitgevoerd voor de gebruiksfase. De berekeningen voor de gebruiksfase zijn verder akkoord. Maar de beoordeling kan niet alleen gebaseerd worden op de gebruiksfase. De bouwvrijstelling kon en kan niet gebruikt worden. Dat is de uitspraak van de Raad van State d.d. 2 november 2022. Tijdens eerder overleg is al aangegeven dat dit (het wegvallen van vrijstelling) te verwachten viel. Dit betekent dat we weer terug moeten naar de situatie van voor deze bouwvrijstelling. Namelijk het beoordelen van stikstofdepositie als gevolg van de aanlegfase/ bouwfase. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid grote veranderingen geven ten opzichte van de huidige beoordeling. Zo verwacht ik dat variant 1 in zijn totaliteit (bouw- en gebruiksfase) ineens een stuk positiever beoordeeld zal worden. Voor deze variant zijn er tenslotte veel minder werkzaamheden nodig waardoor		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			er minder stikstofdepositie zal optreden. Nu lijkt het alsof variant 1 negatiever is dan varianten 3 en 4.		
110		117/118	<i>Algemeen</i> Volgens de beoordeling hebben alle varianten een mogelijk negatief effect op soorten. Dat klopt wel, maar de effecten zijn niet gelijkwaardig bij alle varianten zoals nu wel beoordeeld is. Voor stikstof zijn ook alle varianten negatief maar is ook onderscheid gemaakt in de negatieve effecten. Voor soorten is dat onderscheid er ook terwijl dat nu niet lijkt. Zo zou variant 1 beduidend minder negatief (beperkt negatief -) moeten zijn dan bijv. variant 5 (sterk negatief ---). In plaats van dat ze beide als negatief worden beoordeeld (--). Het is noodzakelijk om dit meer in detail te analyseren. Nu lijkt dat niet gedaan te zijn. <i>Variant 1</i> Bij variant 1 is er geen toename aan verstoring door aspecten als licht en geluid. Er is bijna géén uitbreiding van oppervlakte waardoor er geen leefgebied verdwijnt. Er zijn géén opstallen die verwijderd moeten worden, waardoor er geen verblijfplaatsen van o.a. huismus en vleermuizen geschaad worden. Er worden wel veel bomen gekapt maar de bosschage blijft bestaan. Waardoor de functie van de bosschage en dus de natuurwaarde ook in takt blijft. Zoals o.a. het foerageergebied voor vleermuizen. Voor steenuilen heeft variant 1 ook nagenoeg geen effect, terwijl dat bij andere varianten wel het geval is. Er verdwijnen namelijk slechts kleine delen van tuinen (geen opstallen). Terwijl bij andere varianten erven verdwijnen (wel opstallen). Wat belangrijk leefgebied is voor de steenuil. <i>Overige varianten</i> Bij variant 3 verdwijnen veel gebouwen (pg. 152). Hier zijn nagenoeg zeker verblijfplaatsen van beschermde soorten aanwezig. Deze variant zou dan ook negatiever beoordeeld moeten worden dan de andere varianten (---). Hetzelfde geldt voor variant 5, maar dan vanwege		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			het feit dat er bomen gekapt worden met daarin jaarrond beschermde nesten van o.a. de buizerd. Ook deze variant is daarom ten opzichte van soorten negatiever dan de andere varianten.		
111		118-123	De natuurwaarde lijkt niet meegenomen te zijn. Variant 3 scoort bijvoorbeeld wel het slechtst omdat deze bomen beeldbepalend zijn. Soortgelijk onderscheid kan ook meer gemaakt worden aan de hand van de natuurwaarden. Zoals dat bij variant 5 de bomen waarden hebben voor jaarrond beschermde nesten. Dat heeft minder met kwantiteit te maken en dus de houtopstanden Wnb. Maar de beoordelingssystematiek geeft wel aan dat ook de APV van de gemeente wordt meegenomen. Zodat dus wel gekeken is naar beeldbepalend en landschappelijk.		
112		124	Deze conclusie doet met oog op bovenstaande nu geen recht aan de verschillen die er wel zijn ten aanzien van natuur. Op basis van de huidige beoordeling zou variant 4 (zonder weefvak) de voorkeur hebben ten aanzien van natuur. Meer dan variant 1. Dat klopt niet meer als voor stikstof ook de bouwphase meeweegt en als soortenbescherming meer in detail bekeken wordt. Variant 1 heeft naar verwachting het minst schadelijk effect op natuur en varianten 3 en 5 het meest schadelijke effect. Terwijl dit nu heel anders lijkt.		
113		57	Geluidoppervlakte als aparte toetsing houden. Geluidoppervlakte wordt in de uitwerking niet meer als apart toetsingskader gebruikt maar toegevoegd aan toetsing voor stiltegebied. Bij aparte toetsing zal variant 3 waarschijnlijk gunstiger scoren omdat er hier een bundeling is van geluid van spoor en weg.		
114		59	Effect van aantakken van weg het geluidsniveau bij bestaande op woningen in Passewaay beschrijven. Onduidelijk is of het effect van de aantakking van de verschillende varianten op de bestaande woningen is bepaald. Dat zou wel moeten gebeuren voor een correcte afweging.		
115		Bijlage 3 geluidsconto	op geluidkaarten 50-40 dB contour aangegeven en studie gebied aangegeven. Doordat er geen 50-40 dB		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
		uren	contour op de kaarten is aangegeven is het effect van de wegen op de stiltegebieden niet te zien. Aangeven welk verkeersmodel is gebruikt, de gebruikte snelheden en wegdektypen.		
116		64-67	De luchtberekening voldoet niet aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007; Het te gebruiken toetsingskader zijn de normen van het WHO en niet de wettelijke grenswaarden. De gebruikte rekentool is niet gemaakt voor luchtkwaliteitsberekening maar om aan te tonen dat een klein project geen bijdrage levert. Maar dit is geen klein project. Bovendien wordt hiermee geen verschillen tussen de varianten inzichtelijk gemaakt, laat staan bepaald of lokaal een gezondheidsnorm wordt overschreden. De gebruikte grenswaarden zijn geen gezondheidsnormen en zijn voor deze MER dus onbruikbaar.		
117		68	Naar mening van de ODR leidt geen van de alternatieven tot substantiële veranderingen op het gebied van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Een neutrale score voor alle alternatieven is hierdoor een te verdedigen score.		
118		68	Bij de mitigerende maarregelen kan ook worden vermeld dat afspraken met de bedrijven over de te volgen route door leveranciers ook mogelijk is.		
119		75	Dit is eigenlijk dezelfde toets als bij geluid en luchtkwaliteit zodat beide aspecten nu 2 maal gewogen worden.		
120		88	De mate van bodemverontreiniging in het gebied wordt hoofdzakelijk bepaald door het voormalige gebruik als boomgaard (bestrijdingsmiddelen). Het is daarom beter de regionale bodemkwaliteitskaart te gebruiken waarin is aangegeven wat voormalige boomgaarden zijn geweest. Hoe meer boomgaard in een variant wordt doorsneden, des te groter de kans op bodemverontreiniging.		

Ontwerpnota incl. schetsontwerpen versie 1.0

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
01		6	Onder de kop "Erftoegangsweg type 2" wordt genoemd "gebruikt voor weg langs de spoorlijn": wat of welke weg wordt hiermee bedoeld?		
02		8	Gesteld wordt dat "De N834 tussen de kruispunten blijft bestaan uit twee rijstroken," Is het convergeren en divergeren op korte afstanden wenselijk vanuit verkeersveiligheid?		
03		8	Onder de kop "turborotonde Zoelensestraat" wordt gesteld dat "" Met twee rijstroken beide richtingen gaat het naar de kruising Zoelensestraat": - Dat is in tegenspraak met het uitgangspunt, dat tussen de kruispunten de weg blijft bestaan uit 2 rijstroken, en staat zo ook niet op figuur 3. - M.b.t. het fietsverkeer/fietstunnel: rijrichting Zoelensestraat(noord) naar N834 richting Tiel, en rijrichting Zoelensestraat(zuid) naar N834 richting A15 krijgen te maken met relatief forse omrijafstanden door gebruik van de tunnel. Is het niet beter deze richtingen te faciliteren met een oversteek in twee richtingen op de zijpoot en een fietspad in twee richtingen op deze trajecten langs de N834 tot het volgende (veilige) oversteekmoment?		
04		9	Kan de in-/uitrit naar de wasstraat aan de Zoelensestraat in deze oplossing worden gehandhaafd?		
05		9	Aanpassingen Berekuil e.o.: - Ik mis een opmerking dat alle fietstunnels in de Berekuil moeten worden verlengd. - Fietspad laten vervallen tussen [redacted] Potterstraat en Berekuil heeft negatieve verkeersveiligheids gevolgen. En leidt tot omrijbewegingen. Fietzers moeten een extra oversteek maken over een drukke GOW50. Hier zullen compenserende maatregelen moeten komen. Of is het in dit geval niet beter al een tweerichtingen fietspad te maken vanaf de eerstvolgende rotonde aan de zuidzijde van de Rivierenlandlaan?		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			Is er een alternatieve route door de wijk voor fietsverkeer richting N834? • Tekening Aansluiting Lingeweg p10: ○ Fietzers niet centraal laten oversteken maar aan de zijkant. ○ Fietzers opvangen vanaf de suggestiestroken naar de oversteek toe. Heeft meer ruimtebeslag. ○ Is ivm doorstroming en verkeersveiligheid hier geen linksaffer nodig (denk aan onverwachte wachtrijen voor verkeer dat uit de tunnel komt!) ? ○ Verplaatsen kruispuntplateau op zowel Schaarsdijkweg als Lingeweg is ook kostenverhogend.		
06		11	Gesteld wordt dat <i>“Er wordt in de toekomst spoorverdubbeling verwacht,”</i>: • Daarover is nog geen besluitvorming (formeel dus geen verwachting. Je kan wel stellen dat <u>geanticipeerd</u> is op een eventuele spoorverdubbeling. • Waarom bij de Bredestraat een voorrangskruispunt en bij de Dreef een rotonde?		
07		12	Wat wordt bedoeld met <i>“De diagonale kruising ter hoogte van de spoorovergang Dreef heeft de voorkeur boven een meer westelijke (haakse) kruising.”</i>: • Wordt hier wellicht de spoorovergang Groenestraat bedoeld? • Blijft die gehandhaafd?		
08		12	Gesteld wordt dat <i>“Deze opties beschouwende zijn 4 en 5 logisch”</i>: • Welke afweging is hier gemaakt om tot deze conclusie te komen? • Zie ook mijn eerdere reactie over de noodzaak van de tunnels (nr .57)		
09		12/17/19	Kan het tracé van alternatieven 3, 4 en 5 vanaf de rotonde Lingedijk nog wat meer noord-zuid worden		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			gericht, waardoor: - o de grens van De Streeckerij beter wordt gevolgd; - o het spoor rechter wordt gekruist? - o de nieuwe weg ook beter (haaks) aansluit op de rotonde (maakt het ontwerp van de rotonde een stuk prettiger). - o (zie reactie 19)		
10		13	m.b.t. de aansluiting van de Grasbroekstraat: deze loopt ten noorden van de Betuweroute “dood” op het terrein van de AVRI. Dit is dus (nog) geen fietsroute. Wel blijft met deze oplossing de mogelijkheid open om op termijn een regionale fietsroute te realiseren over de Grasbroekstraat en het terrein van de AVRI.		
11		14/15	Op p. 14 wordt gesteld dat <i>“De Stationsweg wordt op een andere wijze (met een soort bypass) aangesloten op de Dreef en de Bredestraat”</i>. Op p. 15 wordt gesteld dat <i>“Door een langer kunstwerk aan de noordzijde te realiseren wordt de aanleg daarvan niet onmogelijk gemaakt.”</i>: • Waar is in het ontwerp (en de kostenramingen) vanuit gegaan?		
12		15	Gesteld wordt dat <i>“Een meekoppelkans van een ongelijkvloerse spoorkruising bij de Dreef wordt hiermee ook benut. Net als bij Bredestraat (zie eerder) en Groenestraat (zie hierna).”</i> • Wordt hiermee bedoeld dat als we één of meer tunnels aanleggen, er een meekoppelkans is om ook één of meer gelijkvloerse spoorwegovergangen op te heffen, waardoor we bijdragen aan het verbeteren van de spoorveiligheid? • Langzaam Verkeer van Weysepad kan ontsloten worden via de nieuwe rotonde aan de noordzijde en dan meelopen met de nieuwe weg over de tunnel en aansluiten op de afgewaardeerde Bommelweg naar fietspad richting Dreef. Fietsverkeer naar de Groenestraat kan afgewikkeld worden via de		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
13		21	Oude Bussluis. Gesteld wordt dat <i>“In het zuiden wordt de Groenestraat aangesloten op de nieuwe weg.”</i> • In alternatief 5 lijkt alleen de zuidkant van de Groenestraat te worden aangesloten op de nieuwe weg. Ik vraag me af waarom dit verschil: waarom wel de zuidkant en niet de noordkant? • Is het ook een optie om beide kanten aan te sluiten tbv de ontsluiting van Zennewijnen en het recreatieverkeer? Wat is de afweging hierin?		
14		23	(tabel 3) door de term “provinciale wegen” lijkt het alsof de provincie dan ook gelijk wegbeheerder is. • Dat is niet zo: ○ provincies hebben ook stroomwegen in beheer (“autowegen”-100 km/uur) ○ gemeenten hebben ook gebiedsontsluitingswegen in beheer (80, 70 en 50 km/uur) • Een lagere snelheid leidt in deze functie tot een ongeloofwaardige snelheid en dus per definitie tot meer overtredingen. Er is immers geen sprake van een uitwisselfunctie en verblijfsgebied. • Waarom op 80 km/uur-wegen geen gescheiden rijstroken met groenberm ertussen?		
15		25	• Hoe zijn de weegfactoren en de waarderingen bepaald? • Wat is daarvan de onderbouwing? • Voor de beoordeling van de samenvatting heb ik een rekenmachine nodig; zonder uitleg kan ik deze niet volgen.		
16		27 e.v.	Kennelijk is het uitgangspunt dat langs de westelijke uitvalsweg géén (regionale) fietsroute wordt gerealiseerd. • Deze meekoppelkans benoemen en meenemen in de afwegingen (incl. de kosten		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			bij de tunnelvarianten)		
17		27 e.v.	Waarom (fiets)suggestiestroken in de tunnel(s) met 60 km/uur? • Zijn fietspaden met een fysieke buffer tussen fietspad en rijbaan niet wenselijk i.v.m. de veiligheid (massa- en snelheidsverschillen, opgaande hellingen!)? • Wat zeggen de richtlijnen hierover? •		
18		23/27 e.v.	• Wanneer is een GOW type 2 (kennelijk is er nog een ander type GOW?)? • Wanneer is een erftoegangsweg type 1 en wanneer type 2?		
19		30	Maten in de tekeningen zijn niet te lezen		
20		titelpagina	Westerlijke		
21		Alg	Op tekeningen staan opmerkingen die bij andere tracés horen.		
22		7	Ik zou verwachten dat sociale veiligheid ook mee zou wegen, maar ook comfort. Deze laatste met name voor fietsers.		
23		8	Op de kruising Hamse Biezen/Bergakker is nu geen VRI.		
24		10	Komt niet het Schaarsdijkpad te vervallen? Nu staat er alleen dat de oversteek vervalt.		
25		10	Een weg door een boomgaard heeft behoorlijk wat impact op de bedrijfsvoering. De impact op het voedselbos is naar mijn beleving kleiner en zou overwogen moeten worden. Niet op voorhand af serveren.		
26		11	Voor fietsers zou het wel vriendelijk zijn als er een fietspad op de rotonde aansluit. Hoeven ze geen talud op te fietsen.		
27		12	Is het 1 ^e deel A15-spoor landschappelijk beter in te passen zodat er minder percelen doorkruist hoeven te worden?		
28		13	Vaktaal is niet geheel te vermijden in dit stuk. Amoveren is wel heel ambtelijk, zullen we het gewoon slopen noemen?		
29		14/15	Horen percelen aangesloten te blijven op de straat waar		

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
			zij hun adres hebben? Dan is voor de percelen ter hoogte van de tunnels (Bredestraat, Dreef, Groenestraat) een weg op maaiveld nodig naast of op de tunnel..		
30		17	Voor fietsers zou het wel vriendelijk zijn als er een fietspad op de rotonde aansluit. Hoeven ze geen talud op te fietsen.		
31		19	Ook hier de vraag om fietsers naar de rotonde te leiden en landschappelijker inpassing tussen A15 en tunnel.		
32		20	Rondingen passen niet in dit landschap. Het Vuadabos "afronden" is dus niet landschappelijke inpassing van het bos.		
33		20	Hier wordt gesuggereerd dat de aansluiting op de Rotonde Weegbree landschappelijk minder impact heeft dat aansluiting via de bussluis. Met deze opmerking ben ik het niet eens. Beide alternatieven gaan door open gebied. De verstoring ten opzichte van lijnen in het landschap (sloten, kavelvormen) is ten noorden van het Vuadabos veel minder, domweg omdat er minder lijnen zijn. Dus de landschappelijke impact op het tracé richting bussluis is kleiner dan het voorgestelde tracé.		

SSK-ramingen versie 1.0

#	Naam reviewer	Paginanr.	Opmerking	Reactie Movares	Verwerkt (datum + initialen)
01			-		
02					
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					

Klanteisenspecificatie versie 1.0

#	Naam reviewer	ID.	Opmerking	Reactie Movares 22-12-22	Verwerkt (datum + initialen)
01			Tabel niet beoordeeld: • Wat is de bron van deze tabel? • Zonder kaart zijn de opmerkingen moeilijk/niet te volgen		
01					
02					
03					
04					
05					
06					
07					
08					
09					
10					