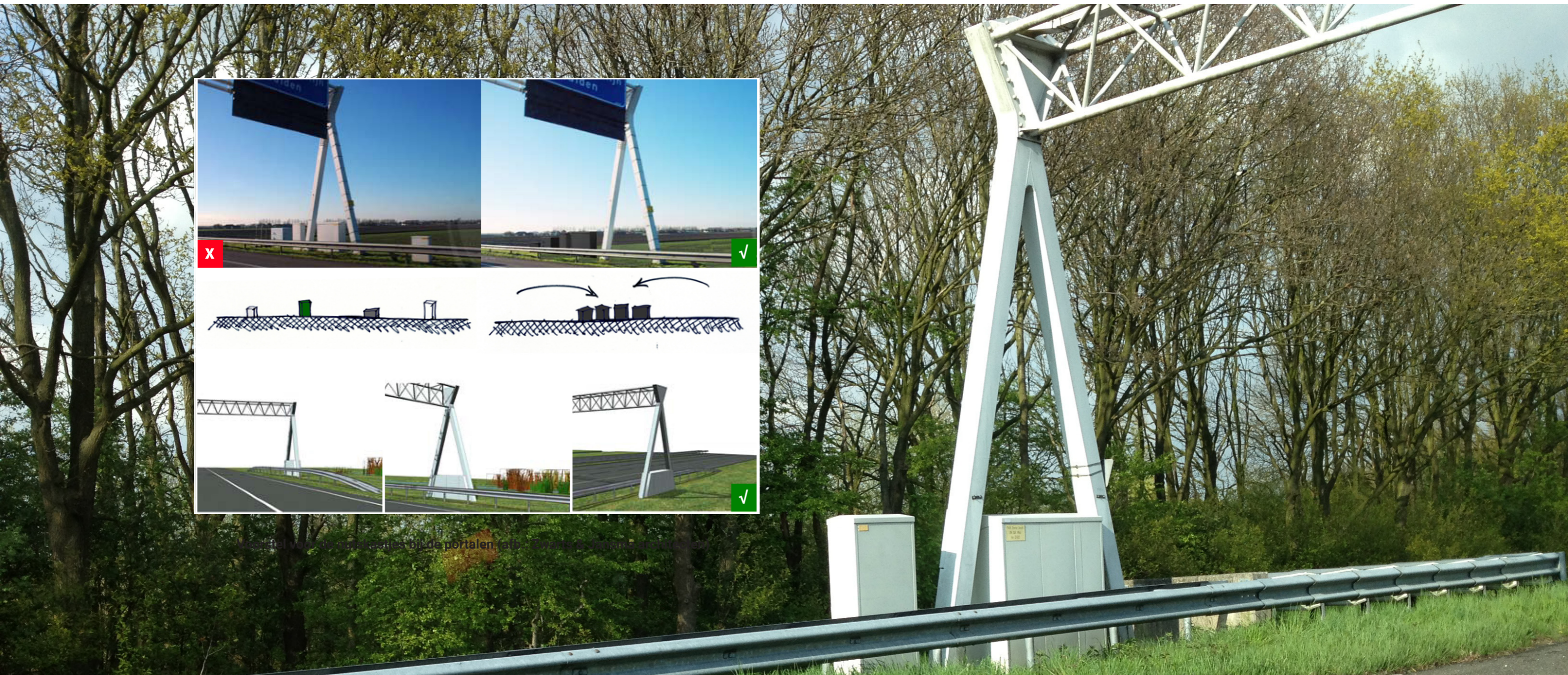
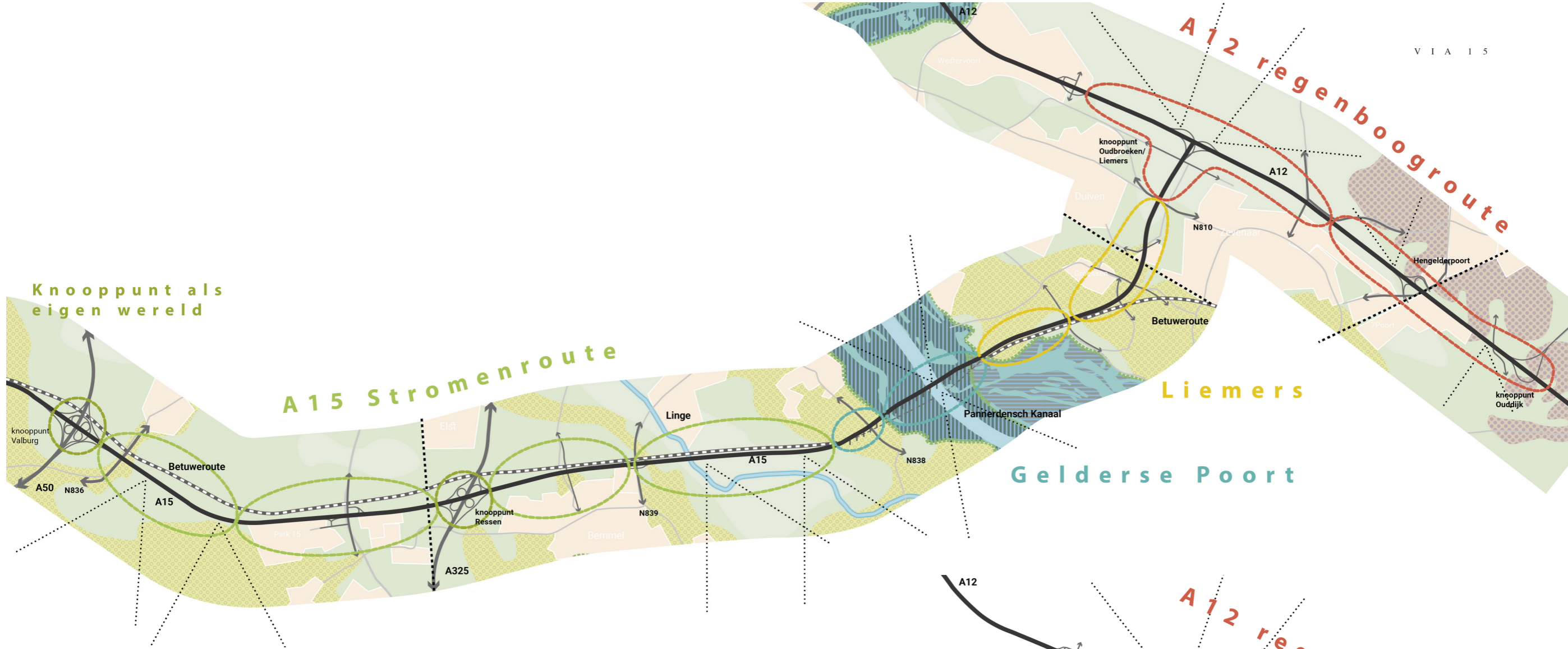


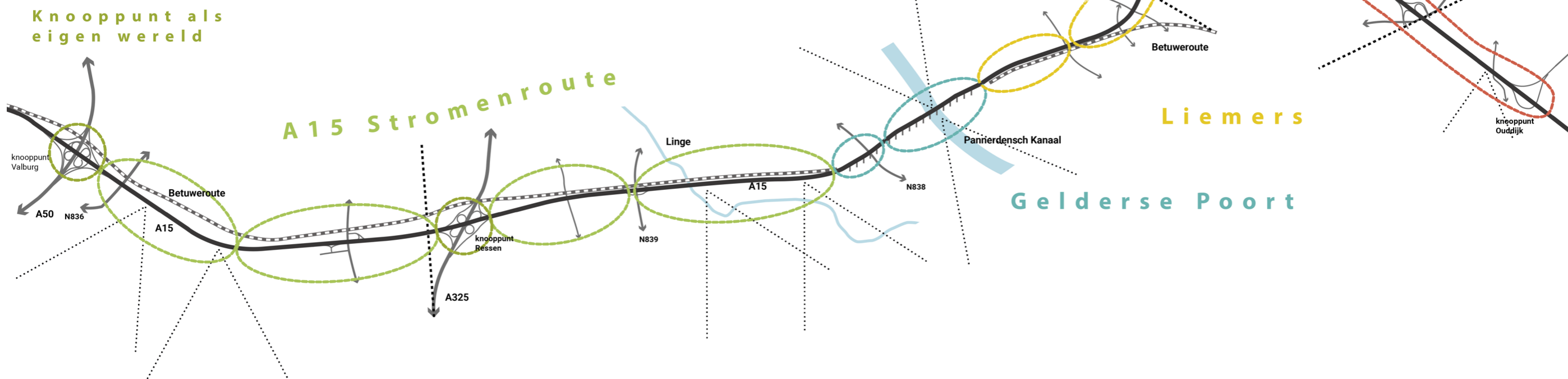
Vanuit de beoogde uitstraling en groene 'signatuur' wordt terughoudend betraacht bij de vormgeving:
spektakelarchitectuur met uitbundig kleurgebruik en expressief design wordt hier niet op z'n plaats geacht.



Voor het project Via15 wordt beoogd dat de RWS-driehoeks vakwerkportalen (A-portalen), niet opvallen door bijzonder kleurgebruik. Wel is het belangrijk dat in het ontwerp wordt nagedacht over integratie van de noodzakelijke schakelkasten in de voet van de A-staanders, in plaats van losse nutskastjes zoals op de foto (bron schema: Zwarts Jansma architecten), of zorgvuldige inpassing in het groen. Bij viaducten de nutskastjes na i.p.v. voor het viaduct plaatsen, zoveel mogelijk uit het zicht. Doel is een zo rustig mogelijk wegbeeld. Uitgangspunt is dat de aannemer een zogenaamd 'plaatsingsplan' maakt met alle elementen als cameramasten, verlichtingsmasten, portalen, nuts- en schakelkastjes, enz. met betrokkenheid van de architect en landschapsarchitect.



Indeling in samenhangende deelgebieden voor het project ViA15 in relatie tot de aanwezige landschapstructuur



Op andere plekken - waar de weg dicht bij bebouwing ligt - is juist sprake van een harde scheiding en een scherpe lijn tussen het omliggende landschap en de technische wereld van de rijksweg. Dit levert een groot contrast op in de beleving van de weg in de meer landelijke gebiedsdelen en de stedelijker gebiedsdelen.

Het is verder expliciet de bedoeling dat de verschillende landstypen die zich in de omgeving van de weg bevinden door de weggebruiker beleefd zullen worden. De belangrijkste waarden van het landschap voor de beleving vanaf de weg zijn:

- Knooppunten Valburg, Ressen, Oud-Dijk als groene kamers;
- Groene ingerichte zone voor natte natuur tussen A15 en Betuweroute (grotendeels buiten projectgrens);
- Landschapspanorama ten zuiden van de A15 direct ten oosten van Bemmelen (open komgebied) met de buurtschappen Baal en Klein Baal en de Linge;
- Ensemble van oeverwallen, rivierdijken en uiterwaarden gekoppeld aan het Pannerdensch Kanaal;
- Afwisselend en kleinschalig agrarisch coulissenlandschap rondom Groessen, gekoppeld aan de oude stroomrug;
- Open kommenlandschap met landschapspanorama tussen Duiven/Zevenaar en doorlopend ten noorden van de A12 ('Duivens Broek');
- Afwisselend en kleinschalig agrarisch coulissenlandschap richting Montferland,
- Beboste stuwwal (dekzandrug) van Montferland.

ambitie 3: zo min mogelijk barrièrewerking (perspectief van het landschap als systeem)

De barrièrewerking van de ViA15 wordt zo veel mogelijk verminderd/geminaliseerd. Landschappelijke verbanden en structuurlijnen (ruimtelijk-historisch, ecologisch, recreatief, hydrologisch, enz.) lopen idealiter maximaal door, worden gerespecteerd, versterkt of zelfs hersteld: verbetering van de dooradering is gewenst, in ieder geval geen verslechtering.

ambitie 4: de brug als majeur landschappelijk 'moment'

Het gegeven van de kruising van een rijksweg (de A15) met een rijkswaterweg (het Pannerdensch Kanaal), beiden van de 1e orde, vraagt om een bijzondere ruimtelijke uitwerking en passende landschappelijk 'jasje'. De brug markeert over de A15 bevestigend het einde/begin van het rivierlandschap van de Betuwe. Tegelijkertijd markeert de brug - langs/over de rivier gaand - de overgang van natuurgebied de Gelderse Poort naar het stedelijk gebied van Arnhem en Nijmegen en v.v. Het ontwerp van de brug doet recht aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied met hoge kwaliteit en Natura 2000-status, in zowel functioneel ('natuurinclusief') als ruimtelijk opzicht (als een soort 'logo'). De brug markeert echter zonder een 'schreeuwend icoon' te zijn.

2.2 Van ambities naar ontwerpprincipes

Voor wat betreft de A15 wordt aangesloten bij de bestaande A15 en voor wat betreft de A12 wordt qua inrichting aangesloten bij het Routeontwerp A12, dat verder doorvertaald en geïnterpreteerd wordt.

Hoofduitgangspunten voor de vormgeving zijn rust en samenhang. Het wegmeubilair is eenduidig: schermen, nutskastjes, geleiderails, verlichting, rasters en portalen zijn vaste elementen en in principe overal voor de A15 gelijk. Zo ontstaat rust en eenheid in het 'snelweg-landschap'. Afhankelijk van de specifieke locatie kan wel verfijning plaatsvinden, bijvoorbeeld reagerend op de context (in stedelijk gebied/in het landschap of reagerend op een belangrijke (kruisende) landschappelijke structuur zoals het Pannerdensch kanaal.

De vermindering van geluidshinder wordt zoveel mogelijk met beplante/groene geluidsschermen en groene grondwallen (akoestisch landschap) opgelost. Waar ruimte is prevaleren groene wallen boven schermen. Dit past bij de beoogde groene signatuur en zorgt ook voor eenheid en rust in het beeld.

De kunstwerken zijn ingetogen/terughoudend en vormtaal, kleur- en materiaalgebruik, zodat ze niet onnodig veel aandacht vragen en niet sterk afwijken van de 'taal' van de rest van de A15 en de nabijgelegen Betuweroute. Het is uitdrukkelijk de bedoeling dat de kunstwerken onderling verwant zijn wat echter niet wil zeggen dat ze overal exact hetzelfde worden: de knooppunten, bruggen en kruisende infrastructuur kunnen een eigen gezicht aan de weg geven en de weggebruiker voor houvast geven ('hier bevind ik mij'). Dit geldt met name voor de brug over het Pannerdensch kanaal en de fly-over bij Oudbroeken, die in zekere zin op mogen vallen. De kruisende verbindingen sluiten in beeldtaal juist veel meer aan op het lokale landschap: de bedoeling is juist dat deze veel minder opvallen. E.e.a. wordt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) uitgewerkt.

Onderscheid in deelgebieden

Bij het concretiseren en specifiek invullen van de geformuleerde ambities voor het traject is onderscheid gemaakt in deelgebieden: dat is het A15-deel, dat op haar beurt weer uit 3 verschillende delen bestaat, plus het A12-deel. Zie nevenstaande afbeelding voor een overzicht van de onderscheiden deelgebieden. De drie deelgebieden vanaf Valburg tot en met Oudbroeken vormen allemaal onderdeel van de doorgetrokken A15 maar vereisen aparte aandacht en uitwerking, net als het A12-deel. De inpassing van rijksweg A15 tussen Valburg en Ressen is bijvoorbeeld heel anders dan in het geval van de verdiepte ligging bij Groessen.

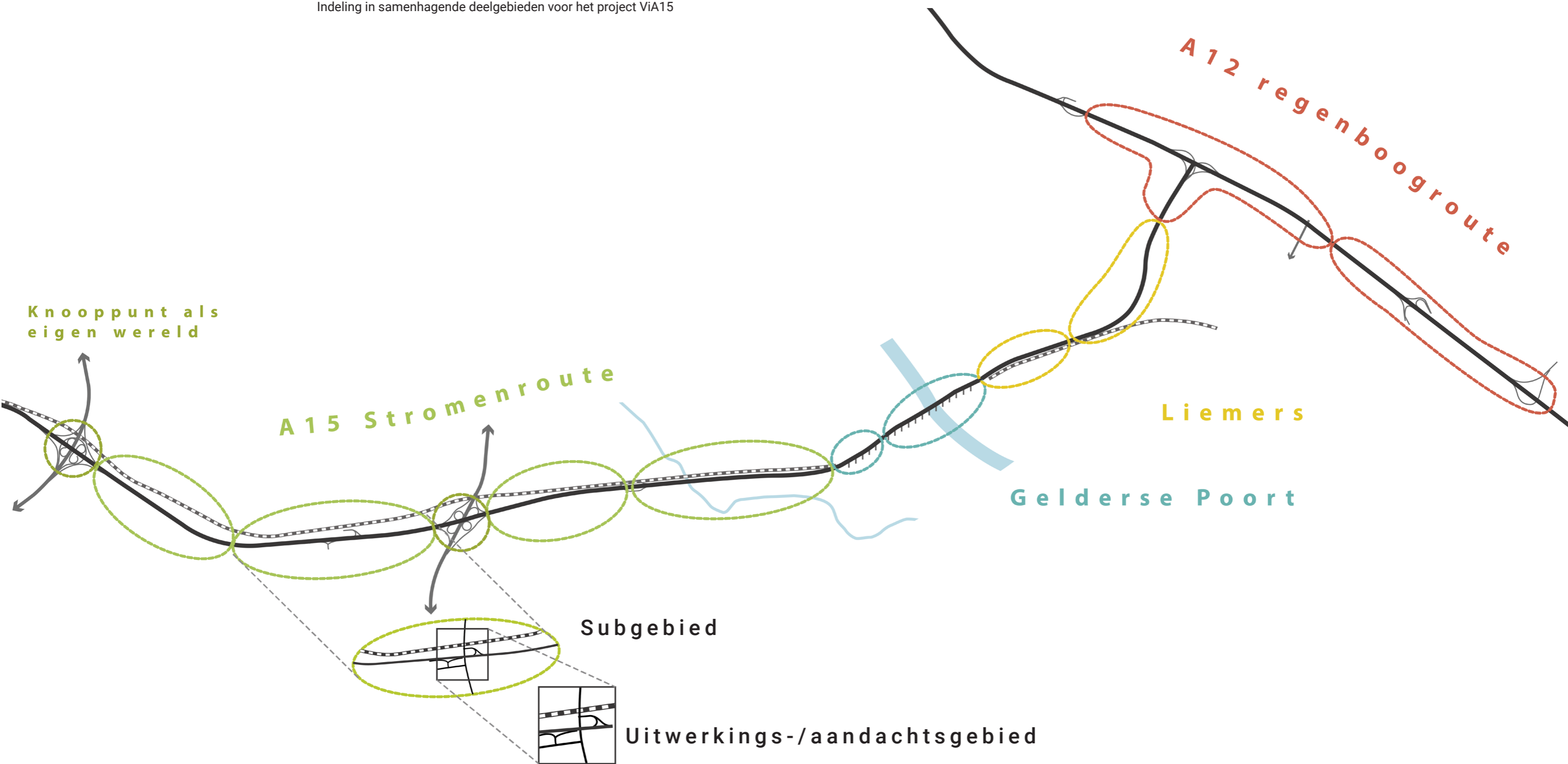
Hierna worden eerst enkele algemene ontwerpprincipes behandeld, waarna de ontwerpprincipes per deelgebied volgen.

Algemene ontwerpprincipes

Op basis van de eerder genoemde gebiedskwaliteiten en ambities zijn de volgende algemene ontwerpprincipes opgesteld voor het project ViA15, geldend voor zowel de A15 delen als het A12-deel: (tenzij anders vermeld)

1. Met eenvormig gebruik van belijning, asfalt, bebording, portalen en geleiderails ontstaat continuïteit in het wegbeeld. De A15 kent zo veel als mogelijk een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde vanwege het realiseren van maximaal/onbelemmerd zicht op het landschap. Uitgangspunt is het toepassen van obstakelvrije zones (tenzij dit om technische redenen niet kan). Geleiderails komen enkel waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij viaducten en afritten). De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in 1 keer overbruggen zodat geen geleiderail nodig is. Een geleiderail is overal in de middenberm aanwezig als rijbaanscheiding.
2. Algemeen geldt dat continuïteit en rust/terughoudendheid in het wegbeeld voorop staan en dat slechts op lokaal niveau op de identiteit van de omgeving kan worden gereageerd door subtiele verschillen in het ontwerp van de viaducten, onderdoorgangen, schermen, enzovoorts. Dit is n.t.b. in het EPvE.
3. Kruisende infrastructuur: aansluitende wegen en ecologische en waterstructuren dienen op een vanzelfsprekende in de zin van ruimtelijk logische en zo goed mogelijke wijze te worden verbonden. Bij ontwerp en inrichting – van bijv. onderdoorgangen - rekening houden met de sociale veiligheid (integraal mee-ontwerpen). Tevens meenemen, in de zin van mee-ontwerpen, van bijbehorende functionele voorzieningen zoals hekwerken, faunarasters, enzovoorts. Dit is n.u.t.w. in het EPvE.
4. Taluds: taluds van grondlichamen en watergangen gelijkmatig afwerken. Een groene aanblik (gras) van de taluds staat voorop vanwege de beoogde landschappelijke uitstraling. De invulling kan per plek variëren, bijv. met opgaande beplanting geaccentueerd of juist niet. De beplanting sluit altijd aan bij de omgeving, afhankelijk van de plek/context bijvoorbeeld de fruitbomencultuur of juist inheemse, natuurlijke beplanting. Voor grondwallen maar bijv. ook de schermen geldt dat deze worden ingericht/groen aangekleed passend bij de omgeving.
5. De waterbergingsvraag wordt op landschappelijk wijze opgelost. In veel gevallen wordt gekozen voor zogenaamde 'droge berging', die slechts af en toe water bevat. Het idee is dat deze zo veel mogelijk als vanzelfsprekend/onopvallend worden opgenomen in het landschap, door deze ruimtelijk juist zo min mogelijk te verzelfstandigen, deze veel mogelijk op laten gaan in het landschap en in zo groot mogelijke eenheden (geen 'getut').
6. Zo min mogelijk verlichting, bij voorkeur geen (zodat de omgeving hier zo min mogelijk last van heeft). Onnodige licht-

Indeling in samenhangende deelgebieden voor het project ViA15



hinder moet worden voorkomen. Eventuele verlichting staat bij voorkeur in de middenberm (behalve bij aansluitingen). Verlichtingsmasten worden uitgevoerd als losse masten, gelijk van kleur en vorm en met bijpassend armatuur. De masten hebben een vergelijkbare onopvallend uitstraling/kleur, omwille van het bereiken van zoveel mogelijk 'rust' in het beeld. Een en ander is n.t.b. in het EPvE.

6. Wegmeubilair wordt qua ontwerp en plaatsing op elkaar afgestemd, en waar mogelijk geïntegreerd of anderszins geclusterd. Alle nuts-/schakelkasten dienen gelijk te zijn vormgegeven, met een identieke kleur en zorgvuldig geplaatst (n.t.b. in EPvE). Het wegmeubilair wordt sowieso tot het minimum beperkt.

7. Portalen: in principe worden standaard RWS-vakwerkportalen met A-vormige draagconstructie toegepast in onopvallend uitstraling/kleur (n.t.b. in EPvE). Bepleit wordt een ontwerp van de staanders waarin noodzakelijke schakelkasten e.d. zijn opgenomen. Portalen zo mogelijk buiten de obstakelvrije zone plaatsen zodat geen geleiderail nodig is als bescherming.

8. Schermen en keerwanden: terughoudend in vormgeving en kleurgebruik en bij voorkeur uitgevoerd in materiaal met akoestische eigenschappen.

2.3 Ontwerpprincipes per deelgebied

De geformuleerde ruimtelijke ambities worden per deelgebied verschillend doorvertaald in concrete principes en keuzes. Voor ViA15 geldt niet één generiek concept maar wordt maatwerk voorgestaan: gestreefd wordt naar een gebiedsgerichte en gebiedsdekkende aanpak waarbij de stedenbouwkundige en landschappelijke context samen leidend zijn voor de hoofdkeuzes verderop in het landschapsplan (en indirect voor het EPvE).

- *Deelgebied 1: de A15 in Lingewaard/Overbetuwe – de A15 als ontspannen 'stromenroute'*. Essentie: ervaring van de A15 als landschappelijke weg, op maaiveld, obstakelvrije bermen en weinig elementen langs de weg. Zicht op de omgeving is belangrijk - zowel op het landschap als de bedrijven (zichtlocaties).

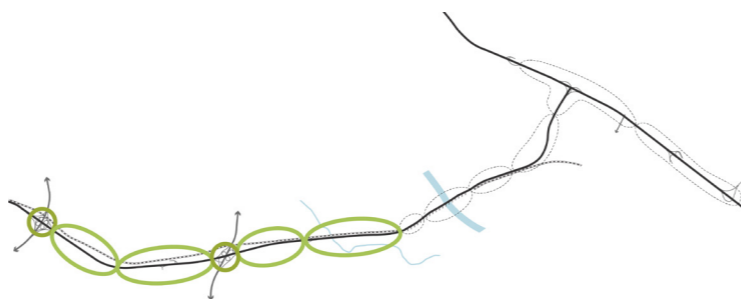
- *Deelgebied 2: complex van brug en aanbruggen over het Pan-nerdensch Kanaal - de majestueuze 'Gelderse Poort'*. Essentie: ervaring van de rivierkruising als hoogtepunt in de nieuwe A15 en verbijzondering van het moment waar de Betuwe verlaten en de Liemers wordt ingereiden (en omgekeerd).

- *Deelgebied 3: de A15 in de zone tussen Duiven en Zevenaar - de 'Liemers'*. Essentie: ingepaste weg (verdiept en/of beplant). Camouflage van de weg gezien vanuit de omgeving gaat boven het zicht op de omgeving vanaf de weg – aanleg van de snelweg gaat gepaard met lokale versterking van de landschapsstructuur.

- *Deelgebied 4: het deel van de A12 tussen Duiven en Oud-Dijk - de A12 als afwisselende 'regenboogroute'*

Essentie: ervaring van de verschillende landschappelijke eenheden waar de weg doorheen loopt analoog aan het Routeontwerp voor de gehele A12 (als 'Regenboogroute'), maar dan op de schaal van dit traject, in lijn met bij de rest van de A12. Zicht op de omgeving is belangrijk zowel op het landschap als de bedrijven (zichtlocaties).

Ontwerpprincipes deelgebied 1 - Valburg tot kruising Betuweroute



Het deelgebied Valburg - kruising Betuweroute is goeddeels bestaand en vormt een voortzetting van de bestaande A15; hier vormt een continuering van het wegbeeld alsook de onderliggende vormgevingsprincipes het uitgangspunt ('extrapoleren'). Het is het streven om met de aanleg van het nieuwe tracé geen tussenschaal (mini-landschap met kleinschalige oplossingen) te creëren tussen de Betuweroute en de A15, maar dit gebied in te richten op dezelfde wijze als het aangrenzende (agrarisch) landschap of aan te laten sluiten bij het nieuwe natuurlandschap tussen A15 en Betuweroute zoals dat verderop ook ligt. Zo ontstaat in ieder geval een heldere ruimtelijke structuur die op een grote schaal – de schaal van de infrastructuur - overtuigt. De keus voor 1 van beide opties is afhankelijk van de maat en bruikbaarheid van het tussengebied. Als de maat voldoende is voor landbouwkundig gebruik, in aansluiting op de omgeving, dan heeft dit in principe de voorkeur.

In het traject Valburg tot aan Boerenhoek vereisen knooppunt Ressen, de rand van Bemmelen en de kruising met Park Lingezegen en de Linge speciale aandacht. De aansluiting N839 vormt een nieuwe gebiedsentree en is tevens een belangrijke schakel van fietsstructuren.

Knooppunt Ressen neemt als gevolg van de doortrekking in belang toe. Het idee is het knooppunt in de eerdere lijn van de A15 (en dan met name het oude landschapsplan) blijvend met bomen 'aan te zetten', als een soort interieur, een markante 'groene kathedraal' van bomen, wat m.n. in combinatie met een open

oksel met natte natuurontwikkeling (volgens het plan van FeddesOlthoff voor dit deel van Park Lingezegen) door het contrast tussen beide ruimtelijk sterk gaat werken. Dit geeft uitdrukking aan de – toenemende - importantie van dit knooppunt.

Bij de kruising met Park Lingezegen gaat het vooral om het realiseren van goede verbinding van de beide parkhelften. Het over grote afstand functioneel en visueel door laten lopen is door de realisatie van de Betuweroute (met scherm) niet meer mogelijk. De ambitie is handhaven en zo mogelijk verbeteren van verbindingen voor langzaam verkeer tussen de verschillende parkdelen.

De rand van Bemmelen wordt voorzien van diverse grondlichamen die de functie van geluidswal combineren met die van groen decor en recreatief uitloopgebied. Aan de bewonerszijde van de geluidswallen ontstaat ruimte voor een luw parkachtig milieu dat als direct recreatief uitloopgebied voor Bemmelen kan functioneren. Hierbij past parkachtige beplanting die natuur- en sierwaarden combineert. De binnenzijde zal op termijn vanuit Park Lingezegen worden heringericht.

Het bestaande viaduct ter plaatse van Bemmelen wordt bij voorkeur aangepast en uitgebreid zodat recreatief en functioneel langzaam verkeer hier de A15 goed kan kruisen, waarmee op aantrekkelijke wijze een goede verbinding tussen de beide parkhelften hier (functioneel) tot stand gebracht wordt. De aanluiting vanuit Bemmelen richting het noordelijk deel van Park Lingezegen kan zo aanmerkelijk verbeterd worden.

Een opening in het viaduct van de A15 bij de kruising met de Linge, tussen de beide rijbanen, zorgt voor daglicht in de fiets-tunnel, en draagt bij aan een veilig gevoel.

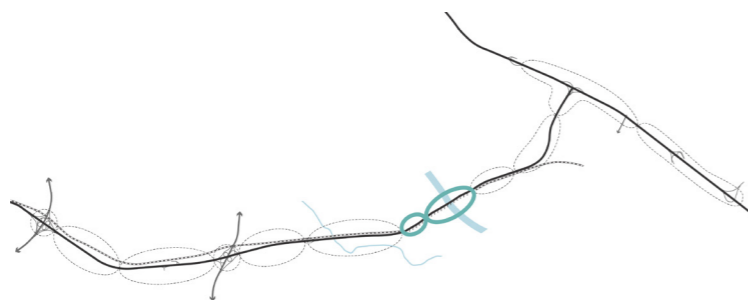
De belangrijkste ontwerpprincipes voor deelgebied 1 -Valburg tot kruising Betuweroute zijn:

1. De weg vormt een logisch vervolg op de reeds aanwezige A15, de genoemde kernkwaliteiten vormen de basis voor het ontwerp (met obstakelvrije bermen, beplante knooppunten, enzovoorts);
2. Het oude deel, het te verbreden deel en het nieuwe gedeelte vormen wat betreft de vormgeving, in architectonische beeldtaal en wegbeeld zoveel mogelijk een geheel;
3. De weg gedraagt zich zoveel als technisch mogelijk als een 'soepel lint uitgerold over het landschap' en heeft een rustig horizontaal en verticaal alignment;
4. Kunstwerken en schermen zijn ingetogen/terughoudend maar wel zorgvuldig vormgegeven. Groene geluidswallen prevaleren boven geluidsschermen. Schermen vergroenen.
5. Hanteer heldere scheiding tussen de technische wereld van de snelweg en de wereld van het omringend 'boerenlandschap'.



In algemene zin wordt een heldere en scherpe scheiding beoogd tussen de technische wereld van de snelweg gedomineerd door beton, staal en asfalt (afb. rechts) en de meer idyllische wereld van het omringende 'boerenlandschap'.





Ontwerpprincipes deelgebied 2 – de brug over het Pannerdensch Kanaal: het complex van brug, aanbruggen, pergolaconstructie en aanlanding, tussen de kruising met de Betuweroute en de Kandiadijk

Het 'brug'-complex bestaat uit meer dan de brug over het Pannerdensch kanaal alleen en loopt feitelijk van de vermoedelijk als pergolaconstructie uit te voeren kruising met de BTR tot aan de aanlanding bij de kandiadijk aan de noordzijde van het Pannerdensch kanaal. Dit complex moet als een geheel beschouwd worden. Belangrijke landschappelijke uitdagingen bij het ontwerp van het brug-complex en de inpassing zijn:

- het realiseren van continuïteit in de beleving van de bandijken als begrenzing van de uiterwaarden langs het Pannerdensch Kanaal. Vanaf de kruisende routes is transparantie onder de brug door van groot belang.
- het realiseren van een goede inpassing aan de beide 'koppen' en met name bij de westelijke aanlanding in het kleinschalige oeverwallandschap bij Angeren-Boerenhoek, onder meer door de toepassing van landschapsversterkende beplanting.
- het realiseren van een goede aansluiting van het fietspad op de brug bij de beide aanlandingen op het onderliggend fiets-/voetgangersnetwerk.

Door de brug en aanbruggen op poten te zetten en door aanvullende beplanting wordt de weg ingepast. Door de plaatsing van beplanting dichterbij en verder weg wordt echter het zicht op de brug en aanbruggen vanuit de omgeving voor omwonenden zoveel mogelijk weggenomen/verzacht. Door de situering op poten loopt het 'rivierlandschap' zo veel als mogelijk ongestoord onder de brug door. Om de belevingswaarde van de omwonenden zo min mogelijk aan te tasten en het schaalcontrast te verzachten is het uitgangspunt een zo transparant mogelijke brug op poten in plaats van een zwaar grondlichaam. Dit uitgangspunt is overigens bestuurlijk meegegeven.

De brug (met aanbruggen) wordt gezien als een belangrijk en markant ruimtelijk element. Belangrijk uitgangspunt bij het

ontwerp is de ervaring van het 'sublieme' vanuit de schaal van het kunstwerk en de schaal van het kruisende landschap. Hoofduitgangspunt voor het ontwerp is het gegeven van een complex van brug en aanbruggen die een riviercomplex van het Rijnstrangengebied (bestaand uit oeverwal, dijken, uiterwaarden, vaargeul) passeert. Het betreft hier niet een brug die een riverloop kruist. Het gaat hier om een groot architectonisch gebaar in combinatie met een groot landschappelijk gebaar wat als zodanig herkenbaar blijft.

Een nieuwe brug van deze aard en omvang vormt een majeure ontwerpogave. Ze is meer dan alleen oeververbinding: ze demonstreert de laatste stand van de techniek en schept als lineaire ruimte op hoogte ook blikverruiming. *'Die blikverruiming werkt niet slechts als ruimtelijk, maar ook als een geestelijk meetpunt, want een vormgegeven brug raakt ons gemoed'* (uit: *'De kunstwerken van Rijkswaterstaat'*).

De brug werkt idealiter als *eye-catcher* zonder echter 'schreeuwerig' te zijn en al te opvallend in het landschap. De brug is daarbij een 'slimme en duurzame' brug die in een geïntegreerde oplossing voorziet voor het beperken van de geluidshinder en bij voorkeur ook andere voorzieningen (voor natuur en langzaam verkeer). Benodigde schermen worden ruimtelijk en architectonisch geïntegreerd in het ontwerp maar ook zo ontworpen dat de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk geminimaliseerd wordt. Aan de brug kan een verblijfsplek met informatie- en uitkijkvoorziening, vogelkijkvoorziening, of iets dergelijks gekoppeld worden omwille van de landschaps- en natuurbeleving. Brug, natuurbeleving en natuurwaarden versterken zo elkaar. Uitgangspunt is dat de brug zo min mogelijk het kwetsbare natuurlandschap zelf als de beleving vanuit het omliggende landschap verstoord, liefst juist versterkt. Bij versterking wordt gedacht aan mogelijkheden om bestaande natuurwaarden te vergroten, bijvoorbeeld door verondieping van de plaatselijk aanwezig plas of uitbreiding van het bestaande bosje aan de plas.

De combinatie van de wens van een sierlijke, doch ingetogen brug die gezien mag worden maar niet schreeuwt om aandacht en past in het waardevolle natuurlandschap van het Rijnstrangengebied zorgt voor een uitdagende opgave. Dit lijkt wellicht tegenstrijdig maar hierin schuilt juist de ontwerpogave: kan de brug zo ontworpen worden dat deze een lust voor het oog is, een bijdrage levert aan het landschap, een genoegen is om overheen te rijden, met een prachtig panorama over de Geldersche Poort als beloning, en zich hierdoor wellicht zelfs kan ontwikkelen tot *eye-catcher* voor het gebied? Kan de brug als 'logo' voor natuurgebied de Geldersche Poort werken en tegelijkertijd als 'schakel' tussen de Betuwe en de Liemers. Kan de brug iconisch werken en toch niet al te zeer opvallen en daarmee detoneren

in het landschap? En, kan de brug ook een staaltje van moderne bouwtechniek zijn, met innovaties op het gebied van duurzaamheid en milieu (met minimaal effect op haar omgeving)? Het vergt de inzet van een ter zake kundig en ervaren architect. Voor de brug worden de volgende ontwerpprincipes meegegeven richting esthetisch programma van eisen (e.e.a. is nader en in definitieve vorm uit te werken in het E-PvE ook met medeneeming van eisen vanuit wegontwerp, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, beheer en onderhoud):

1. Uitgangspunt is landmarkkwaliteit door schaal en gestrekteheid, heldere lijnvorming, overtuigend in z'n eenvoud. De architectonische vormgeving van de verschillende delen dient één gebaar te vormen. Aanbruggen en brug vormen uitdrukkelijk een geheel. De brugdelen dienen architectonisch verwant te zijn en vloeiend in elkaar over te lopen. De architectonische vormgeving en kleurstelling van de brugdelen is ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur. Eventuele hoogteaccenten zijn ondergeschikt aan het horizontale hoofdgebbaar. We zien de brug als een ingetogen kunstwerk in de civieltechnische traditie van Rijkswaterstaat en passend in de eerder gerealisceerde nabijgelegen kruisingen met de Rijn, die een krachtige uitstraling hebben maar wel vrij terughoudend in beeldtaal zijn. Stijppunten maken qua architectonische vormgeving en materialisering integraal deel uit te maken van het totaalconcept voor de brug. Het deel voor de auto's en het deel voor het fietsverkeer zijn aparte delen maar moeten architectonisch een eenheid vormen. Wel kan het deel voor de fiets zich architectonisch wat verzelfstandigen en de brug zo een eigen karakter/expressie en daarmee 'logo-' of 'emblematiese'-kwaliteit' geven.
2. Steunpunten en geluidsschermen maken integraal onderdeel uit van de brug en het architectonisch ontwerp en respecteren de openheid van het landschap (aandacht moet uitgaan naar het aantal steunpunten, vormgeving en ritmiek van de pijlers, enz.). Schermen op de brug boven de uiterwaard transparant uitvoeren. De pijlers mogen geen gesloten beeld opleveren, transparantie naar het achterliggende landschap staat voorop. Pijlers zijn bij voorkeur afgerond, passend bij het natuurlijk landschap.
3. Het rivierlandschap dient zichtbaar en beleefbaar te zijn vanaf de brug: bij het ontwerp moet aandacht zijn voor het uitzicht op het landschap voor fietsers en automobilisten. De voertuigerende constructie wordt geïntegreerd in het architectonisch ontwerp. Het hekdetail is vanwege het gewenste uitzicht op het landschap van cruciaal belang.
4. De vormgeving van de brug dient relatie te leggen met de natuur van het Rijnstrangengebied en deze te articuleren, door een afgewogen dialoog tussen enerzijds de functie van de brug (wat technische principes met zich meebrengt) en anderzijds de natuur (organisch/glooiend). Dit vraagt maatwerk en visie van de betrokken architect: de brug is echt voor deze plek gemaakt.

5. De kwaliteit van de 'onderwereld' krijgt ruime aandacht, m.n. bij de provinciale weg en de dijk. De dijk onder de brug bij Boerenhoek dient als route en landschappelijke (zicht)lijn gehandhaafd te blijven, waarbij de ruimte onder de brug een zo lichte en overzichtelijke plek moet bieden. Ontwerp en inrichting dienen de sociale veiligheid te versterken. Grote aandacht moet uitgaan naar de rand en onderkant van de brugconstructie in verband met de beleving door passanten. Een bepalend element in de verschijningsvorm van de brug is de randprofilering van het dek. De rand wordt geïntegreerd ontworpen in combinatie met de toe te passen schermen. Hemelwaterafvoer, mantelbuisen, leidingkokers en dergelijke dienen te worden geïntegreerd en uit het zicht uitgevoerd te worden, zowel vanuit de omgeving als vanaf de brug gezien. Onder de brug wordt plaatselijk waterberging voorzien om deze ruimte functioneel te benutten. Hier ligt ook een deel van de oplossing om deze benedenwereld een prettig/herbergzaam karakter te geven. Hier liggen ook kansen voor combinatie met kunst en natuur. Een goed voorbeeld in dit verband is het heringerichte 'muizengaatje' onder de A20 bij Rotterdam.

6. Met verlichting op/van de brug moet terughoudend worden omgegaan in verband met de kwetsbare natuurwaarden. Verlichting ter plaatse van de brug (kruising met Natura2000) moet 's nachts tot een minimum beperkt blijven. In principe is de brug zelf niet verlicht, mogelijk wel de route voor het langzaam verkeer - de verlichting moet dan zoveel mogelijk geïntegreerd in het kunstwerk (bijvoorbeeld als LED-lijn) worden in plaats van te werken met losse masten.

7. In het ontwerp moet gezocht worden naar meekoppelende belangen op het gebied van natuur & milieu ('natuurinclusief'), en voor het langzaam verkeer/recreatie. Hierbij valt te denken aan voorzieningen voor fauna (nestelgelegenheid oeverzwaluwen, vleermuisverblijfplaatsen, enz.) en recreatieve voorzieningen zoals uitkijkplaatsen, vogelkijkvoorzieningen, e.d. gecombineerd met informatie-voorzieningen, bijvoorbeeld gekoppeld aan de stijpunten.

Samenvatting ontwerpprincipes brug Pannerdensch Kanaal:

1. Brug-complex (pergolaconstructie, aanlandingen, stijpunten langzaam verkeer, aanbruggen en hoofdoverspanning) vormgeven in één gebaar: als eenheid ontwerpen. Vanuit het gegeven dat het hele strangengebied wordt gekruisd is het niet logisch om heel nadrukkelijk de hoofdoverspanning te benadrukken, wel subtiel/ondergeschikt (alleen een 'platte plaat' is weer te weinig). Het aanzicht vanuit het landschap/de rivier mag de brug een eigen gezicht geven, gekoppeld aan het Rijnstrangenlandschap. Beoogd wordt een brug met een 'iconische'/emblematische werking, zonder uitbundig/schreeuwerig te zijn. De architect van de brug moet hierin de juiste balans vinden.

2. Steunpunten en geluidsschermen maken integraal onderdeel uit van de brug en het architectonisch ontwerp. Schermen op de brug boven de uiterwaard transparant uitvoeren. Zoveel mogelijk rust en transparantie in de benedenwereld (geen 'woud' aan palen) zodat het landschap zo veel mogelijk doorloopt.

3. Het rivierlandschap is zichtbaar en beleefbaar vanaf de brug, voor fietser en automobilist, eventuele geluidsschermen transparant en zo laag mogelijk uitvoeren. Voertuigkering zo uitvoeren dat zicht op het landschap zo min mogelijk wordt belemmerd: beleving van het landschap vanaf de brug is cruciaal.

4. Aandacht voor zichtbare dialoog tussen de brug als technisch object en het omliggende dynamische natuurlandschap.

5. Aandacht voor kwaliteit van de onderkant van de brug, geen nare 'onderwereld' maar een kwaliteitsvolle benedenwereld.

6. Terughoudend met verlichting op/van de brug in verband met de kwetsbare natuurwaarden. In principe geen verlichting.

7. Zoeken naar meekoppelende belangen in het ontwerp, in ieder geval op het gebied van recreatie en natuur. Zorg voor een eigen kwaliteit voor de fietser (comfort, uitzicht op het landschap, pauzeplek, e.d.).

Deelgebied 3 – van de Kandiadijk tot en met Oudbroeken

Het stuk vanaf de brug over het Pannerdensch Kanaal is als verbindingsstuk tussen de A15 en de A12 een apart deel. Hier is geen sprake meer van de weg die zo eenvoudig mogelijk in het komgrondenlandschap ligt, de 'stromen' volgend. De A15 verandert net voor de brug van richting, draait naar het noorden en kruist juist de landschappelijke lijnen (stroomruggen, dijken, waterweg, spoorwegen, enz.). Over een afstand van enkele kilometers gaat de snelweggebruiker hoog over het Pannerdensch Kanaal, blijft hoog bij Loo, daalt dan langzaam (halfverdiepte ligging), kruist lokale infrastructuur, daalt verder tot een geheel verdiepte ligging, passeert in een diepe insnijding Huis Rijswijk, kruist de spoorlijn Arnhem-Duitsland, passeert Helhoek, komt vervolgens omhoog (halfverdiepte ligging), kruist de N810 om vervolgens omhoog te gaan naar maaiveld om op knooppunt Oudbroeken aan te takken.



Dat is nogal wat voor een stuk waar de automobilist straks maar een paar minuten over doet. Helemaal als je dit vergelijkt met hele stukken van de A15 in het rivierengebied - net iets westelijker van het projectgebied van ViA15 - waar kilometers lang haast niets gebeurt (geen kruisingen, geen verandering van verticaal alignment). Voorkomen moet worden dat dit tot een gefragmenteerd en onrustig beeld leidt. Overigens: de weg ligt hier voor een groot deel (half)verdiept, dus beneden maaiveldniveau, waarmee de zichtrelatie met de omgeving en dus het wegbeeld hier wel heel anders is. Op veel plekken is vanaf de weg geen zicht mogelijk op het omringende landschap.

De hoge ligging bij Loo en de (half)verdiepte ligging bij Groessen en tussen Duiven en Zevenaar verdient speciale zorg en aandacht. Loo en Groessen liggen op een stroomrug (hoger gelegen oeverwal) en het landschap ter plaatse wordt gekenmerkt door een - van oorsprong - agrarisch coulissenlandschap met een relatief kleinschalig karakter. Het biedt meer geslotenheid en diversiteit in vergelijking met de komgronden in de Betuwe en de komgronden van het Duivens Broek ten noorden ervan. Het landschap bij Loo/Groessen is opgebouwd uit kleinschalige elementen (mozaïek). De zichtlijnen zijn kort door de meanderende wegen, de bebouwing en de gesloten erfscheidingen. De nieuwbouwwijk Diesfeldt ligt in de directe nabijheid van de beoogde A15. Hier verdient de confrontatie van het 'lokale, kleine en fijne' met het grootschalige ruim de aandacht. Het rechtlijnige en grootschalige karakter van de A15 sluit niet naadloos aan op het kleinschalige en gevarieerde karakter van het stroomruggenlandschap. Vormgeving (vanuit het grotere geheel) en inpassing (rekening houdend met de bestaande omgeving) moeten hier verenigd worden.

Overkoepelend doel is om de impact van de weg rond Loo/Groessen, Helhoek en tussen Duiven en Zevenaar zoveel mogelijk met landschappelijke middelen te verzachten en hinder voor de omgeving (> functioneel, visueel, sociaal, leefkwaliteit) te beperken. Daarnaast moet de oplossing tegelijkertijd ook recht doen aan de belangen van de weggebruiker wat betreft een rustig, veilig en aantrekkelijk wegbeeld. Hoofduitgangspunt is een scherpe scheiding tussen de wereld van het kleinschalige 'boerenlandschap' enerzijds en de civieltechnische, harde infra-wereld van de (ingesneden) weg anderzijds, waartussen een haarscherpe scheiding wordt nagestreefd. Het idee is de weg zo min mogelijk als civieltechnisch bouwwerk te ervaren, behalve natuurlijk vanaf de weg zelf. Belangrijk middel is verdiepte aanleg van de weg. Bij Loo ligt de weg niet verdiept maar wordt deze voorzien van een walletje aan de noordwestzijde, veelal voorzien van een dichte strook beplanting, die soms wat opener is in verband met het doorzicht (zie profiel 15a). Wal en beplanting zorgen voor een groene inpassing.

Ontwerpprincipes: De A15 vormt een nieuwe lijn in het landschap. Als ontwerpprincipe geldt dat het snelweglandschap (weg en toebehoren) vanuit de omgeving zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken wordt (vanuit Groessen, Helhoek, Duiven en Zevenaar). De weg wordt zoveel mogelijk afgeschermd, door een combinatie van grondlichamen/zichtwallen, plaatselijk voorzien van een enkel geluidscherm en veelal voorzien van nieuwe opgaande beplanting. In het eerste stuk vanaf de brug ligt de weg hoog en daarna op maaiveld (bij Loo): hier worden nieuwe bomenlanen, bosjes en beplantingsstroken ingezet voor de inpassing. Verderop - na de kruising met de Schraleweidsestraat - gaan de A15 en BTR apart verder. Hier ligt de weg (half)verdiept. In het eerste deel - tussen Schraleweidsestraat en Helhoek - ligt de A15 ingesneden tussen harde keerwanden, om het ruimtebeslag zo veel mogelijk te beperken. Ter plaatse van Groessen wordt een geheel verdiepte ligging gerealiseerd. Dit levert zo veel mogelijk ruimte tussen de dorpsrand van Groessen en de A15 op. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid voor een aantrekkelijke en bruikbare zone met een kleinschalig karakter en een groene karakter tussen de dorpsrand van Groessen en de A15 met ruimte voor (groene) gebruiksfuncties en 'ommetjes'. Ook kan hierdoor Huis Rijswijk gespaard blijven. In het noordelijke deel (ten noorden van de 'deksel bij Helhoek) ligt de A15 halfverdiept tussen groen begroeide wallen.

De weg krijgt een licht slingerend verloop wat vanuit de wegbeleving interessant is (o.a. de benadering van de brug wordt hier 'spannender' door). Met het licht singerende verloop kan bewust gespeeld worden in het ontwerp, bijvoorbeeld door de twee wegzijden verschillend te behandelen. Dit kan een sterk ruimtelijk effect geven: de weggebruiker ervaart door de asymmetrie het bochtige verloop extra. Dit is nader uit te werken in het EPvE. Ook nader uit te werken in het EPvE is het ontwerp van de keerwanden. Wat betreft afwerking, eventuele verbijzondering, kleur/materiaalgebruik, enz. Het idee is een afwerking met akoestisch materiaal, om verdere geluidhinder terug te dringen. De afwerking van de wanden is bij voorkeur donker, om te benadrukken dat de weg de grond 'in snijdt'. De wanden steken zo ook af tegen de kruisende structuren/viaducten, die door een lichte kleur juist wegvallen tegen de lucht.

De weg volgt in het zuidelijke deel zo veel mogelijk de Betuweroute en ligt er dicht tegenaan ('gebundeld'). Tussen beiden ligt - waar daar ruimte voor is - een groene 'las': een strook gras met bomen, zodat de weggebruiker niet pal langs het scherm van de Betuweroute rijdt. Deze strook heeft overigens ook een ecologische betekenis, voor amfibieën. Een eco-passage zorgt ervoor dat er uitwisseling plaats kan vinden tussen leefgebieden aan weerszijden van de A15.

Bij Helhoek is inpassingsaandacht vereist gericht op de doorsnijding van de historische structuren. Inpassingsmaatregelen

zijn gewenst gericht op het verzachten van de impact van de snelweg. Een deksel van ongeveer 140m. lang heelt het doorsneden buurtschap. Op deze deksel komt een grondlaag, zodat beplanting kan worden aangebracht en het landschap kan doorlopen. De landschapsstructuur ter plaatse wordt versterkt met bomenrijtjes, struweel en bosschages, waarin ook grondtaluds, zichtwallen en geluidwerende voorzieningen (visueel) kunnen worden 'weggewerkt'.

Tussen Duiven en Zevenaar ligt de weg halfverdiept, tussen flauwe grondwallen, vermoedelijk met een folieconstructie. De aansluiting op de N810 verdient net als Helhoek speciale zorg. Hier wordt een eenvoudige, functionele aansluiting uitstraling beoogd, waarvan de impact/hinder op de omgeving zo beperkt mogelijk is (laag en open houden). De verlichting van de aansluiting zal wel de nodige impact hebben. De A15 wordt hierniet met opgaande beplanting begeleid/aangezet. In plaats daarvan wordt juist de kruisende/lokale structuur aangezet bijv. bij de N810, met een bomenlaan (eikenlaan), gekoppeld aan het fietspad erlangs. Noordelijker - richting Oudbroeken - dient het komgrondenlandschap zich aan. De dubbele essenlaan van de Helstraat accentueert de onderliggende landschapsstructuur van het kommenlandschap.

Ook hier geldt als basisprincipe het toepassen van brede, obstakelvrije bermen zonder geleidingsrails, waar mogelijk.

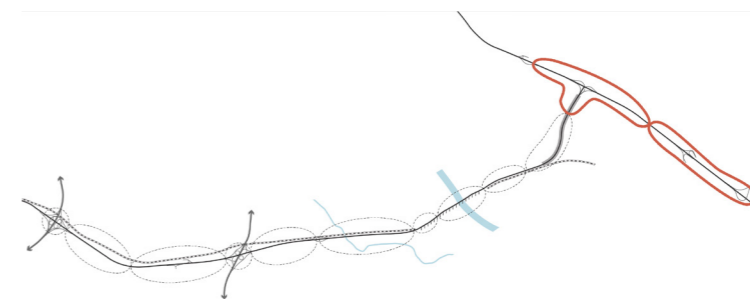
Knooppunt Oudbroeken fungeert als de ontmoeting van twee hoofdwegen als nieuw herkenningspunt en identiteitsdrager. Het knooppunt dient 'uniek' vormgegeven te worden wat de oriëntatie en de herkenbaarheid voor de weggebruiker bevordert, aldus het Routeontwerp A12 en het landschapsplan voor de A15 Wadenoyen-Bemmel, anders dan de andere knooppunten van de A12 en de A15. Dit wordt bereikt door het knooppunt 'kaal' in het landschap te leggen, passend bij het open komlandschap ter plaatse. Het hoofdontwerpprincipe is gebaseerd op dat van een knooppunt dat maximaal in het bestaande landschap 'landt'. De knoop wordt bewust niet verbijzonderd met opgaande beplanting, kunstwerken, frivole kleuren, of iets dergelijks. Het onderliggend landschap vormt de basis van het landschapsplan. In al z'n eenvoud levert dit een krachtig beeld op. De fly-over (verbinding A12 vanaf Duitsland richting A15) geeft de passant een prachtig panoramisch zicht over het Duivens Broek richting het Veluwemassief. Deze verbindingsboog wordt op poten gezet en uitgevoerd als een ranke, elegante constructie, waardoor deze eronderdoor rijdend voor de weggebruiker - op subtiele wijze, niet schreeuwerig maar stijlvol - het effect van een boog of poort heeft. Dit stelt wel eisen aan de architectonische uitwerking van de knoop als civieltechnisch kunstwerk. Verlichting (aanlichten) kan een sieraad zijn maar dient geen hinder te geven voor de omgeving. De beleving van

de omgeving vanaf de A12 is zo veel mogelijk continu en ongestoord. Voorkomen moet worden, aldus het Welstandsbeleid A12, dat 'dit knooppunt de continuïteit in de beleving van de A12 aantast'. Door de fly-over deels op poten te situeren, met ruime overspanning en natuurlijke grastaluds, blijft het zicht vanaf de A12 op het landschap zo veel mogelijk gehandhaafd. Een verbindingsboog gaat onder de A12 door, om op de A12 aan te takken (komend vanaf de A15, richting Utrecht). Deze verdiepte boog bestaat uit een combinatie van grastaluds en keerwanden (ter plaatse van de onderdoorgang). De twee andere verbindingswegen zijn op maaiveld gesitueerd.

Samenvattend zijn de ontwerpprincipes voor deelgebied 3 - Kandiadijk tot en met Oudbroeken:

1. De snelweg inclusief toebehoren wordt vanuit de omgeving gezien zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken, met vooral natuurlijke middelen als grondwallen en (gebiedseigen) beplanting. Dit zorgt voor een 'groene signatuur'. Evt. schermen altijd vergroenen/in groen inpassen;
2. De A15 wordt een nieuwe lijn in dit landschap waarbij geldt dat een heldere scheiding tussen de technische wereld van de snelweg en de wereld van het omringende 'boeren-landschap' uitgangspunt is.
3. De weg volgt in het zuidelijke deel zo veel mogelijk de Betuweroute met tussen beiden een groene strook met bomen, voor de beleving en ecologische kwaliteit;
4. Bij Helhoek heelt een deksel van ongeveer 140m lang het doorsneden buurtschap. Deze deksel wordt groen ingericht. De landschapsstructuur ter plaatse wordt versterkt met bomenrijtjes, struweel en bosschages, waarin ook grondkeringen, zichtwallen en geluidwerende voorzieningen (visueel) kunnen worden 'weggewerkt';
5. Tussen Duiven en Zevenaar ligt de weg halfverdiept, tussen flauwe grondwallen. Hier en bij Oudbroeken wordt het beeld verder zo open mogelijk gehouden;
6. De fly-over boog in Oudbroeken werkt als 'poort' over de A12.

Deelgebied 4 - Westervoort - Oud-Dijk



Het traject Westervoort - Oud-Dijk vormt een reconstructie van de bestaande A12. In principe vindt verbreding plaats naar beide zijdes, vanuit de bestaande weg. Er wordt voortgeborduurd op het gedachtengoed uit het opgestelde Routeontwerp A12, inclusief de bijbehorende Architectonische Specificaties A12, maar wel verfijnd. De A12 'reageert' op de omgeving Liemers en Montferland, een mozaïekgebied van wonen, werken (zichtlocaties en representatieve bedrijvigheid, recreatie en natuur).

Het traject Westervoort – Oud-Dijk valt volgens het Routeontwerp in het A12-deelgebied 'De Liemers' en behoort tot het mozaïektype. Het mozaïektype impliceert een streven naar transformatie van het gebied naar een landschappelijk mozaïek van wonen, werken, recreatie en natuur. Tegelijkertijd spreekt het Routeontwerp de ambitie uit dat dit gebied de 'ruime entree' van Nederland is. Met name het zicht vanaf de rijksweg richting het open landschap van het Duivens Broek richting de stuwwal van de Veluwe is daarbij van groot belang. In de Gebiedsvisie A15 Duiven-Zevenaar (2008) + de Gebiedsvisie A15 – A12 (2008) is nader aangeduid waar het bestaande, vrij open landschap dient te worden 'gekoesterd', met enkele belangrijke panorama's m.n. bij Baal, tussen Duiven en Zevenaar en bij het Duivensch Broek. Dit is eveneens in het Ruimtelijk Kwaliteitskader opgenomen. Voorgestaan wordt behoud en versterking van de openheid van het landschap rond Oudbroeken en aan de noordzijde van de A12 (Duivens Broek).

Het ontwerp van de wegelementen, met name de kunstwerken en de geluidsschermen, gaat uit van een samenhangende vormfamilie met geregisseerde verschillen. Consistent ontwerp van de onderdelen moet zorgen voor een rustig en op elkaar afgestemd wegbeeld. Daarnaast geeft de vormfamilie de karakteristieken van de omgeving weer, waardoor de relatie tussen weg en omgeving wordt vergroot. Binnen de vormfamilies is gezocht naar specifieke oplossingen om het landschap te kunnen representeren langs de weg. De verschillen worden bepaald door het landschapstype (respectievelijk bos, wei, stad of mozaïekgebied). Voor enkele wegelementen, waaronder de kunstwerken en de schermen zijn gebiedspecifieke ontwerpprincipes geformuleerd. Echter, voor het mozaïekgebied is dit het minst specifiek. Voor de schermen langs de A12 zijn 3 typen bedacht: transparant (stadsscherm), deels dicht en daarboven transparant (weidescherm) en volledig dicht en begroeid (bos-scherm). In het mozaïekgebied echter wordt 'gekozen voor het type scherm dat het beste in de omgeving past'. Iets vergelijkbaars geldt voor de viaducten, onderdoorgangen, bermen, aansluitingen, enz. Dit biedt dus nog ruimte.

Gezien de ruimtelijke karakteristiek van het gebied rond het toekomstig knooppunt Oudbroeken en de beschreven 'ruime entree van Nederland' wordt hier als uitgangspunt gekozen om voor dit

deelgebied van de A12 uit te gaan van het type 'weide'. Gezien de beperkte maat van het stuk tussen de afslagen Westervoort en Duiven en idem tussen de afslag Zevenaar en knooppunt Oud-Dijk wordt als basis voor het gehele stuk Westervoort - Oud-Dijk het weide-type aangehouden. Dit strookt ook 1 op 1 met het Welstandsbeleid A12 (Gemeente Zevenaar & Duiven): waarin staat dat tussen knooppunt Oud Dijk en de IJsselbrug de Liemers zich als één open landschap presenteert (met een mozaïek van bebouwde gebieden).

Ontwerpprincipes: Het traject Westervoort – Oud-Dijk maakt onderdeel uit van de A12. Voor dit deelgebied gelden de principes (landschapstype 'wei') zoals genoteerd in het Routeontwerp en de Architectonische Specificaties A12 Regenboogroute, tenzij in het landschapsplan of EPvE anders is vermeld. Hiermee zijn voor het ontwerp en de inrichting van de weg bouwstenen voorhanden voor zaken als geluidsschermen, viaducten, onderdoorgangen enzovoorts. Voor de schermen als uitgangspunt vergroenen (met klimop) of in het groen inpassen. E.e.a. wordt nader en in definitieve vorm uitgewerkt in het EPvE. Op het traject Westervoort-Oud Dijk vereisen met name de kruisende structuren de aandacht, omdat deze moeten worden aangepast en dus kunnen worden verbeterd of omdat er een kans is om een nieuwe gewenste lv-route te realiseren (als omgevingsmaatregel). Vanuit omgevingspartijen geldt uitdrukkelijk de wens in te zetten op het creëren van een of enkele nieuwe of betere (functionele of recreatieve) fietsroutes. Voor de toegankelijkheid van het landschap ten noorden van de A12, vanuit de stedelijke gebieden ten zuiden van de A12, zijn vier hoofdroutes essentieel die de A12 op maaiveld kruisen: Hengelderstraat, Doesburgseweg, Giesbeeksestraat en Rivierweg. De A12 dient voor deze routes niet als barrière te worden ervaren. Als uitgangspunt gelden in algemene zin ruime onderdoorgangen of viaducten afgestemd op het wegprofiel van de kruisende route. Uitgaan van passende verlichting en hoogwaardige afwerking van de wanden, in het bijzonder bij onderdoorgangen voor langzaam verkeer. Dit is n.u.t.w. in het EPvE.

Het oostelijke deel van de A12 - tussen Zevenaar en Didam - behoort tot een coulissenlandschap. Hier moet de weg een passend landschappelijk jasje krijgen, waarbij het bestaande landschap leidend is. Opgaande beplanting hoort daarbij. De bestaande populierenrij langs de A12 moet voor de verbreding verdwijnen. In het landschapsplan wordt uitgegaan van herplant. Verderop, meer oostelijk, wordt het beeld bepaald door houtwallen passend bij de coulissenstructuur. Dit traject markeert zo de landschappelijke overgang van het grootschalige en open komleigebied van het Duivens Broek in het westelijk deel naar het afwisselende, kleinschalige zandlandschap rondom Didam naar het oosten. Uitgangspunt is het zichtbaar / afleesbaar maken in

het landschap van deze landschappelijke overgang: van open en onbeplant in het komgebied, via open met opgekroonde populieren de weg begeleidend (als overgang), naar bossages en houtwallen langs de weg in het oosten.

De aansluiting Zevenaar werkt ruimtelijk enerzijds als verbijzondering ('kraal aan een kralensnoer') van de A12, maar maakt tevens onderdeel uit van het onderliggend wegennet en ook in stedenbouwkundige zin van de verstedelijkingsas of zone Zevenaar – Didam en vormt in dat op zicht een soort (groen) schakelpunt of koppelstuk. Het ontwerp geeft aan de 'ontmoeting' van beide uitdrukking.

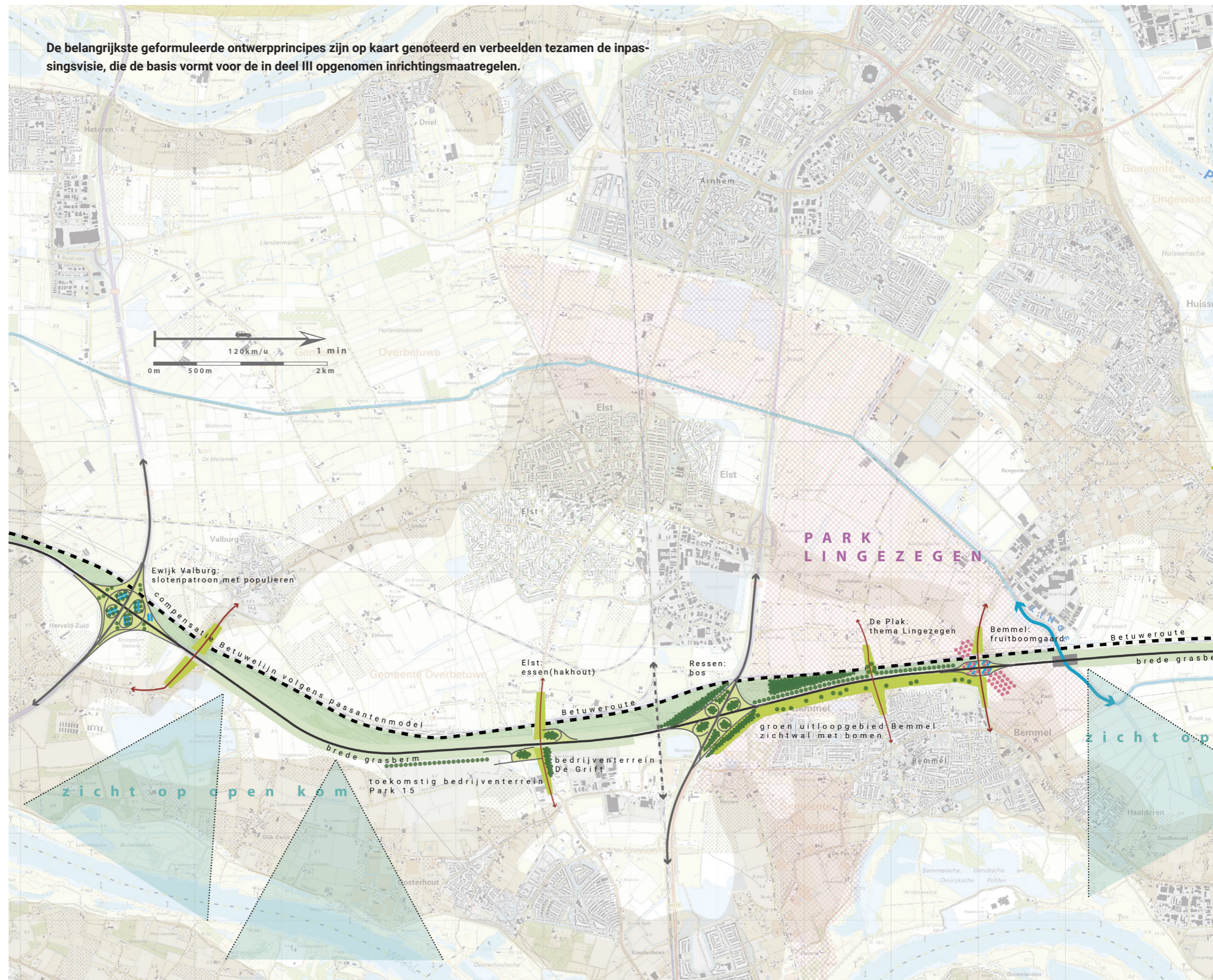
Het iets verderop gelegen knooppunt Oud-Dijk ligt temidden van het afwisselende, kleinschalige zandlandschap rondom Didam. Komend vanaf Duiven/Zevenaar is de overgang van open komleigebied naar 'het zand' duidelijk zichtbaar / afleesbaar in de trits van onbeplante weg in het open broekgebied, via een weg begeleid door populierenlanen, naar een goeddeels beplante weg, met houtwallen, bomenrijen en kleine bosjes.

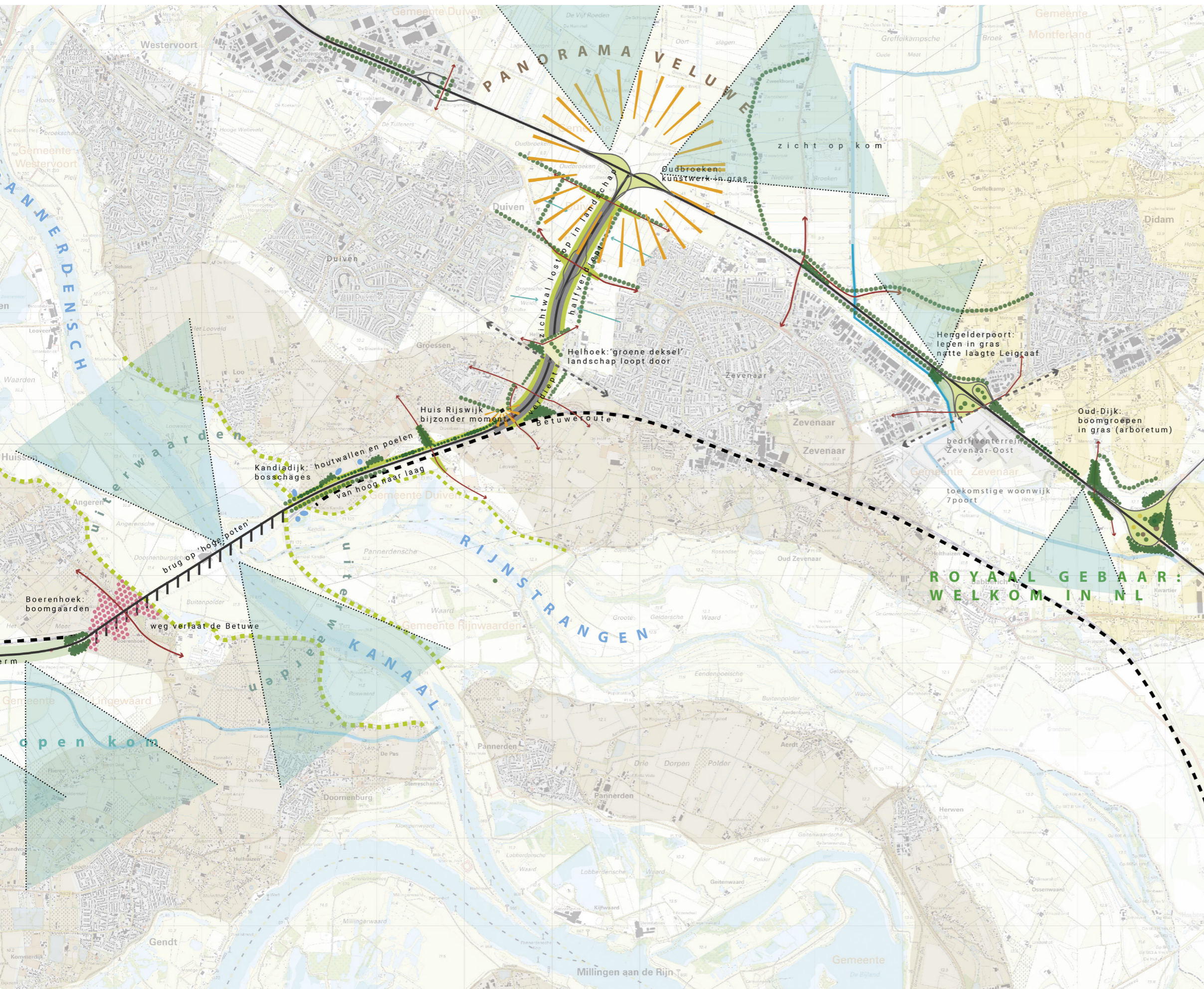
Oud-Dijk kondigt de verderop gelegen boscomplexen (van Montferland en Hoch Elten) aan. Het knooppunt is een ruimte in een 'pakking' van bos: het is een majestueus, weids 'gebaar' dat de automobilist welkom heet in Nederland. Het open karakter en de grote maat van de ruimte binnen de bosgordel van de knoop is daarbij cruciaal, evenals het ruimtelijk 'knijpen' van de drie toegangen/entrees (door dichte bosbeplanting). Op twee plaatsen worden 'vizieren' vrijgelaten richting het landschap: een aan de noordzijde van de A12 en een aan de zuidzijde.

De ontwerpprincipes voor deelgebied 4 - Westervoort - Oud-Dijk:

1. Het Routeontwerp en de Architectonische Specificaties A12 Regenboogroute gelden als vertrekpunt - het EPvE is bindend;
2. De kruisende structuren vereisen de aandacht, omdat deze moeten worden aangepast en dus kunnen worden verbeterd of omdat er een kans is om een nieuwe gewenste lv-route te realiseren. Als uitgangspunt geldt in algemene zin het toepassen van ruime onderdoorgangen of viaducten afgestemd op het wegprofiel van de kruisende route;
3. Belangrijk is het concept van de knoop Oudbroeken als 'ruime entree' van Nederland en toegangspoort tot de A15.
4. Het oostelijke deel - tussen Zevenaar en Didam - behoort tot een coulissenlandschap. Hier krijgt de weg passende landschappelijke beplanting;
5. De aansluiting Zevenaar wordt ingericht als een (groen) schakelpunt of koppelstuk en geeft uitdrukking aan de 'ontmoeting' van zowel A12 als de verstedelijkingsas Zevenaar – Didam;
6. Het knooppunt Oud-Dijk markeert de overgang naar het zandgebied met grotere boscomplexen, en is een ruimte in een 'pakking' van bos als majestueus, weids 'gebaar' dat de automobilist welkom heet in Nederland.

De belangrijkste geformuleerde ontwerpprincipes zijn op kaart genoteerd en verbeelden tezamen de inpassingsvisie, die de basis vormt voor de in deel III opgenomen inrichtingsmaatregelen.







DEEL III



INRICHTINGS- MAATREGELEN

3 INRICHTINGSMAATREGELEN

Uitwerking van de inpassingsvisie op 15 kaartbladen, schaal 1:2500 (landschapsplan)

3.1 Maatregelenoverzicht landschapsplan – beschrijving inpassingsmaatregelen per blad

Per kaartblad is de beoogde landschappelijke inrichting opgetekend. De meest opvallende inpassingsmaatregelen zijn daarbij apart benoemd/aangepeild en in de tekst toegelicht. In verband met de leesbaarheid zijn de kaartbladen ook los op grootformaat beschikbaar. Steeds is gezocht naar een optimale afstemming vanuit enerzijds landschappelijk oogpunt en anderzijds rekening houdend met technische, veiligheids en financiële aspecten. Dit op basis van de in Deel II geformuleerde overkoepelende inpassingsvisie en bijbehorende ontwerpprincipes. Per kaartblad wordt e.e.a. steeds zo veel mogelijk beschreven aan de hand van Sineks begrippentrijs *why-how-what*: wat beogen we en waarom (*why*), hoe stellen we ons dat voor, met welke ontwerpmiddelen (*how*), en wat betekent dit vervolgens in concreto aan precieze inrichtings- of vormgevingskeuzes (*what*). Dit laatste onderdeel wordt vooral in het EPvE nader verfijnd en uitgewerkt. Het landschapsplan blijft ten aanzien van het *what* om deze reden globaal en doet hooguit enkel een suggestie. M.n. het 'waarom' en 'hoe' zijn voor het landschapsplan belangrijk. Bij voortschrijdend inzicht moet hier op teruggevallen worden.

toelichting tekenwijze

De tekeningen van het landschapsplan zijn gemaakt in autocad, zodat relatief gemakkelijk uitwisseling plaats kan vinden met het TB zoals getekend door RHDHV. In de profielen is het waterpeil indicatief getekend. Soms is een sloot een zaksloot/greppel. In de platte tekeningen is voor de waterspiegel een min of meer gestandaardiseerde afstand vanaf de insteek aangehouden. Bestaande bomen zijn indicatief getekend op basis van ontvangen informatie (deels verouderd/incompleet), soms aangevuld op basis van luchtfoto's. De omgeving buiten de door RHDHV aangeleverde basisprofielen is indicatief getekend op basis van de plattegrond en luchtfoto's.

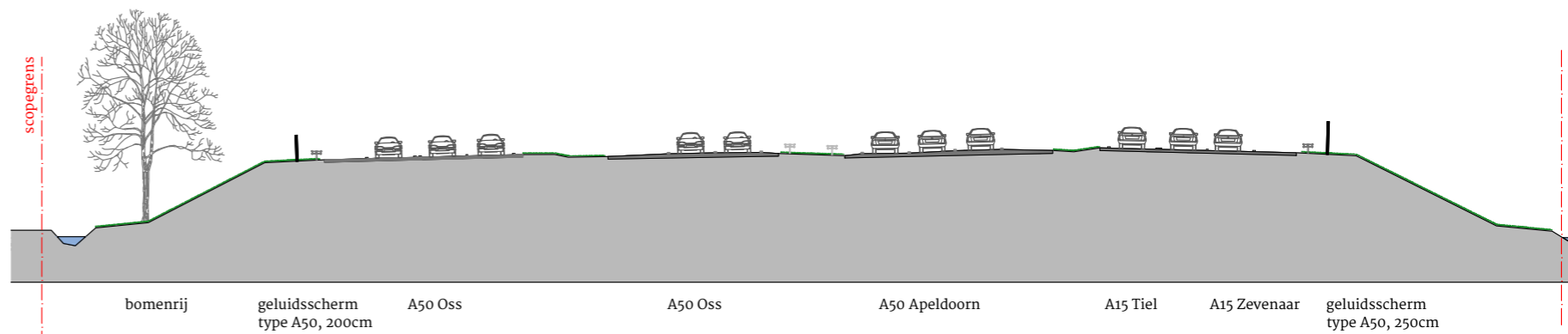
Maatregelen voor de optimalisering van de landschappelijke inpassing die buiten de scope vallen, de zogenaamde omgevingsmaatregelen (zie p. 13, *afbakening*), zijn globaal ingetekend en vragen in veel gevallen om verdere uitwerking. Om aan te geven dat de omgevingsmaatregelen geen onderdeel uitmaken van het TB zijn ze getekend in grijs en vallen daardoor minder op.

Kaartblad 1 – A15 Knooppunt Valburg e.o.

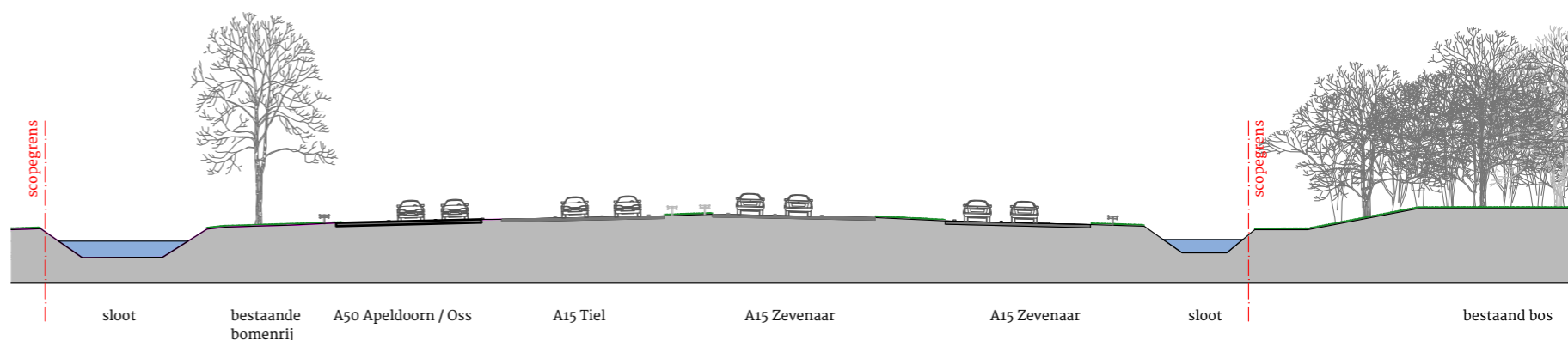
De impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 is vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot, gezien de beperkte ingrepen in de zin van ruimtelijke wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhelen na herinrichting: in concreto gaat het om het doorzetten/terugbrengen van kruidenrijke grasbermen, watergangen, bermsloten e.d.

De A15 kent hier in principe een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde. Dit is van belang voor de kwaliteit en rust van het wegbeeld en zicht op het omliggende landschap als achterliggend doel (*why*). Gewerkt wordt met obstakelvrije zones (*how*), tenzij dit om technische redenen niet kan (bijvoorbeeld bij het viaduct met de kruisende provinciale weg N836 en ter plaatse van de geluidsschermen). Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en aan de bewonerszijde van

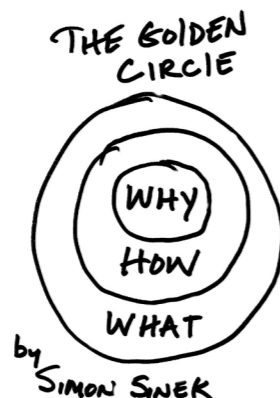
de weg alleen indien strikt noodzakelijk vanuit de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij viaducten, afritten, steile viaducts en andere elementen die binnen de obstakelvrije zone van 13m. zijn gesitueerd). De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in één keer overbruggen zodat geen geleiderail nodig is. Langs de A50 moeten de bestaande geluidsbeperkende voorzieningen (geluidsschermen, type A50) verplaatst worden. Buiten de scope van het project ViA15, maar binnen de invloedssfeer, is de herinrichting van de 2 zuidelijke 'oksels', ingetekend in grijs. De bestaande bosschages worden verwijderd zodat het recentelijk gerealiseerde beplantingsplan met een afwisselend patroon van sloten/greppels en bomenrijen (populier: *Populus euramericana*) kan worden vervolmaakt conform het landschapsplan van de A50. Hierbij moet worden uitgegaan van de boomsoort en plantafstand als in het landschapsplan A50.

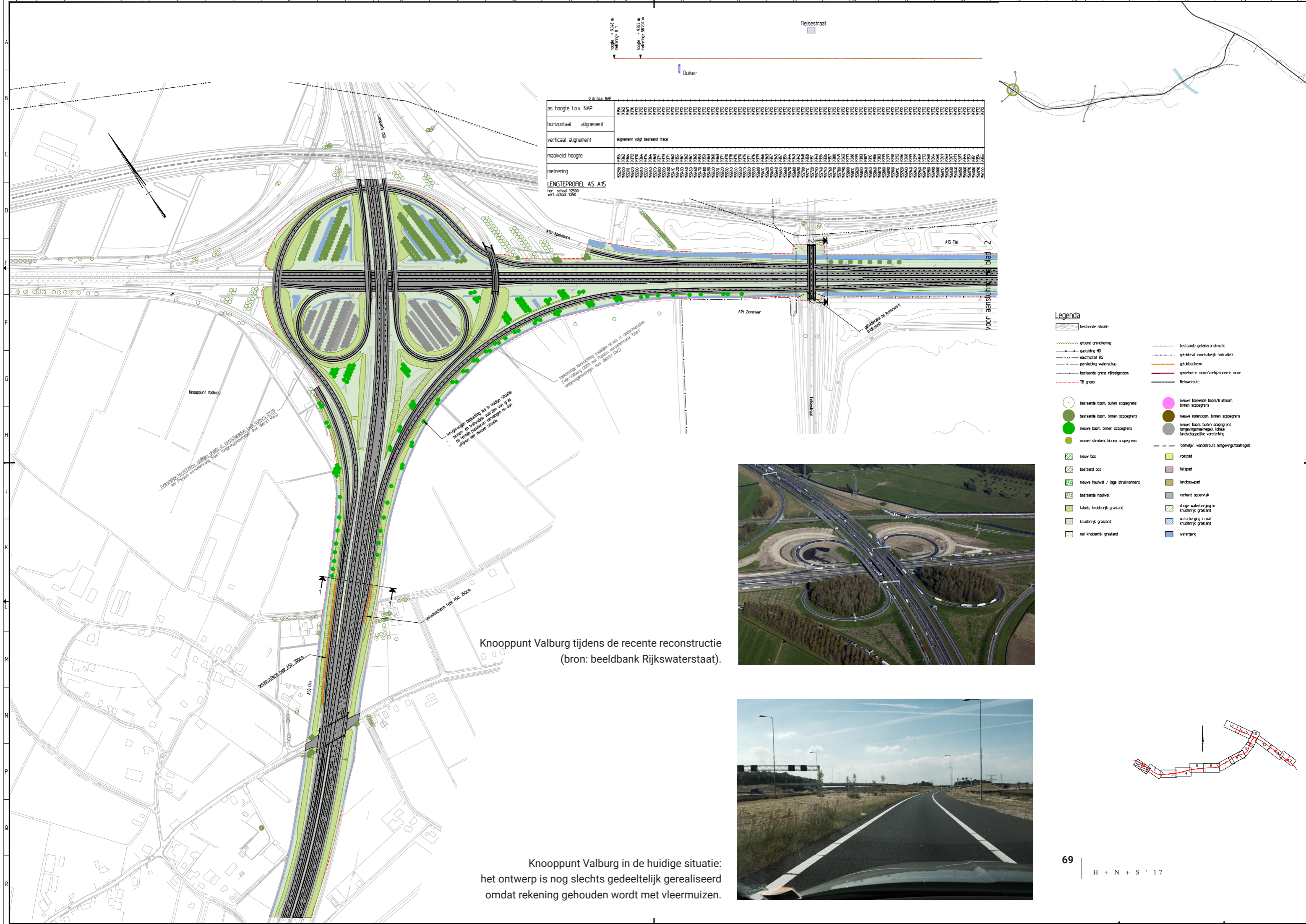


Profiel 1: hoge ligging met geluidsscherm en geleiderails (vanwege steil talud).



Profiel 2: geleiderails noodzakelijk ter plaatse van viaduct.





0 m I.v.v. NAP	
as hoogte t.o.v. NAP	9,362
horizontaal alignment	9,361
verticaal alignment	alignement volgt bestaand tracé
maaienveld hoogte	9,372
metreering	9,372

LENGTEPROFIEL AS A15
 hor. schaal 1:2500
 vert. schaal 1:250

Legenda

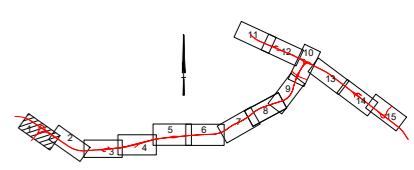
- bestaande situatie
- groene grondkering
- gasleiding HD
- elektriciteit HS
- persleiding waterschap
- bestaande grens rijkeigendom
- - - T5 grens
- bestaande boom, buiten scopegrens
- bestaande boom, binnen scopegrens
- nieuwe boom, binnen scopegrens
- nieuwe struiken, binnen scopegrens
- ⊗ nieuw bos
- ⊗ bestaand bos
- nieuwe houtwal / lage struikvormers
- bestaande houtwal
- talud, kruidenrijk grasland
- kruidenrijk grasland
- nat kruidenrijk grasland
- bestaande geleidestructuur
- geleidest. noodzakelijk (indicatief)
- geluidsschermer
- gemetselde muur/verbodende muur
- Beluweroute
- nieuwe bloeiende boom/fruitboom, binnen scopegrens
- nieuwe notenboom, binnen scopegrens
- nieuwe boom, buiten scopegrens (omgevingsmaatregel, lokale landschappelijke versterking)
- 'ommetje', wandelroute (omgevingsmaatregel)
- voetpad
- fietspad
- landbouwpad
- verhard oppervlak
- droge waterberging in kruidenrijk grasland
- waterberging in nat kruidenrijk grasland
- watergang



Knoppunt Valburg tijdens de recente reconstructie (bron: beeldbank Rijkswaterstaat).



Knoppunt Valburg in de huidige situatie: het ontwerp is nog slechts gedeeltelijk gerealiseerd omdat rekening gehouden wordt met vleermuizen.

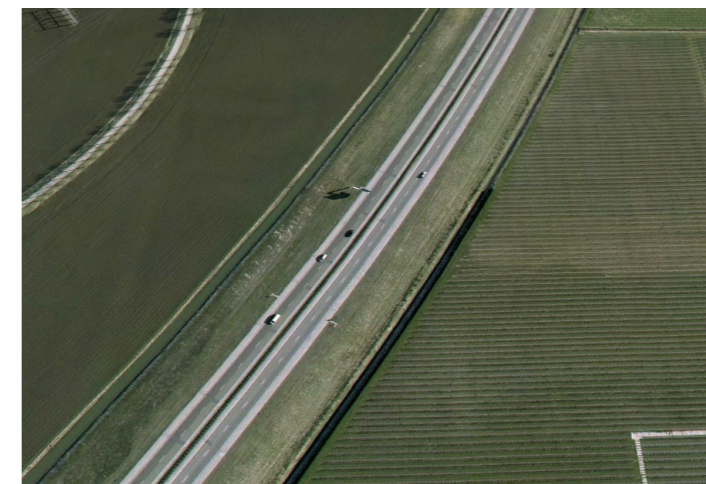


Kaartblad 2 – A15 knooppunt Valburg – aansluiting Elst

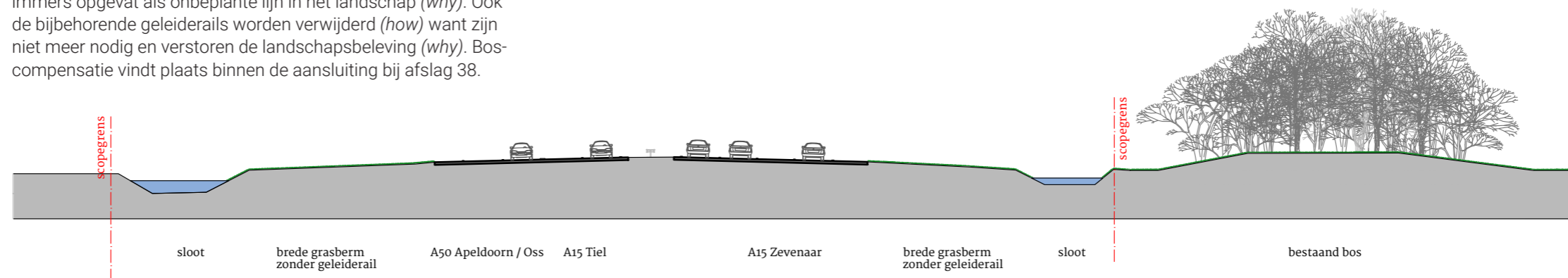
Ook hier geldt dat de impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot is, gezien de beperkte ingrepen/wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhalen na herinrichting: in concreto gaat het hier om het doorzetten/terugbrengen van grasbermen, watergangen, bermsloten e.d. (*how*). De A15 kent hier in principe een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde. Dit is van belang voor de kwaliteit en rust van het wegbeeld en zicht op het omliggende landschap als achterliggend doel (*why*). Gewerkt wordt met obstakelvrije zones (*how*), tenzij dit om technische redenen niet kan (bijvoorbeeld bij het viaduct met de kruisende provinciale weg N836). Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en aan de bewonerszijde van de weg alleen indien strikt noodzakelijk vanuit de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij viaducten, afritten, steile taluds en andere elementen die binnen de obstakelvrije zone van 13m. zijn gesitueerd). De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in één keer overbruggen zodat geen geleiderail nodig is (*how*). In de bocht tussen km 157000-157200 staat aan de noordzijde van de A15 singelbeplanting. Deze diende ter afscherming van een woonhuis, dat bij de aanleg van de Betuweroute echter gesloopt is. De singel wordt verwijderd (*how*): de A15 is in dit deel immers opgevat als onbeplante lijn in het landschap (*why*). Ook de bijbehorende geleiderails worden verwijderd (*how*) want zijn niet meer nodig en verstoren de landschapsbeleving (*why*). Boscompensatie vindt plaats binnen de aansluiting bij afslag 38.



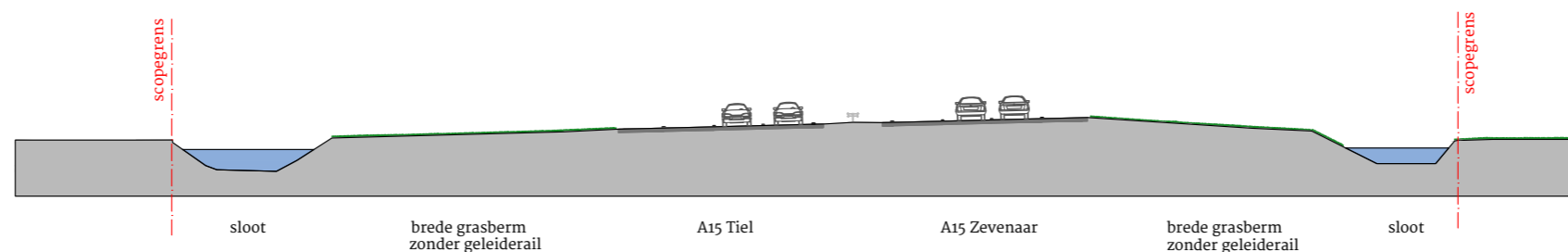
Referentiebeeld van een bloemrijke grasberm, hier langs de A9 (bron: De Groene Ruimte).



De huidige A15 tussen Valburg en Elst vanuit de lucht gezien, met brede obstakelvrije bermen.



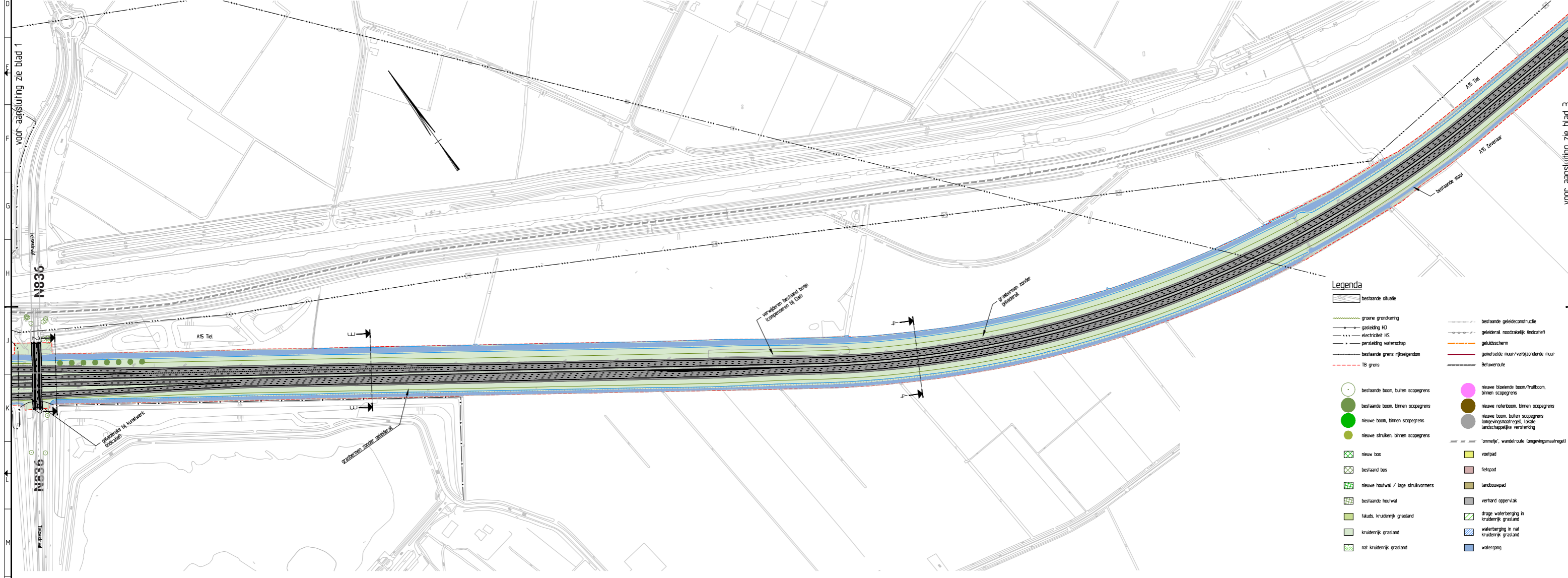
Profiel 3: obstakelvrije berm zonder geleiderails: weg vrij in het gras.



Profiel 4: obstakelvrije berm zonder geleiderails: weg vrij in het gras.

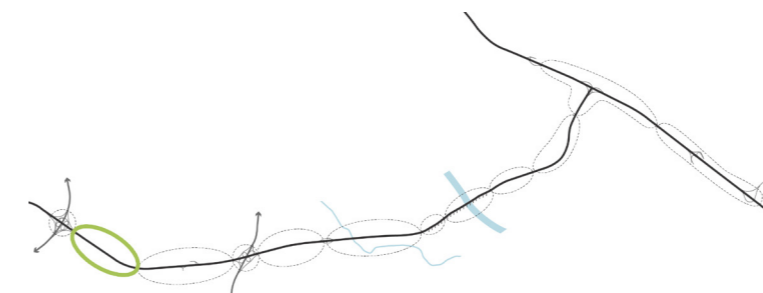
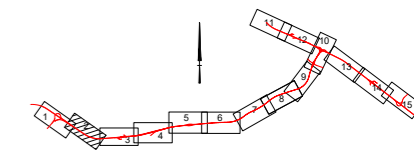
0 m lo.v. NAP	
as hoogte lo.v. NAP	9372
horizontaal alignment	alignement volgt bestaand tracé
verticaal alignment	alignement volgt bestaand alignment
maaiveld hoogte	9372
metrening	9372

LENGTEPROFIEL AS A15
 tot schaal 1:2500
 vert. schaal 1:250



Legenda

	bestaande situatie		bestaande waterstructuur
	groene grondkering		bestaande waterstructuur
	gasleiding HD		bestaande waterstructuur
	elektrische HS		bestaande waterstructuur
	perisieding waterschap		bestaande waterstructuur
	bestaande grens rijksoverheid		bestaande waterstructuur
	TB grens		bestaande waterstructuur
	bestaande boom, buiten scopegrens		bestaande waterstructuur
	bestaande boom, binnen scopegrens		bestaande waterstructuur
	nieuwe boom, binnen scopegrens		bestaande waterstructuur
	nieuwe struiken, binnen scopegrens		bestaande waterstructuur
	nieuw bos		bestaande waterstructuur
	bestaand bos		bestaande waterstructuur
	nieuwe houtwal / lage struikvormers		bestaande waterstructuur
	bestaande houtwal		bestaande waterstructuur
	natuurs. kruidenik grasland		bestaande waterstructuur
	kruidenik grasland		bestaande waterstructuur
	nat kruidenik grasland		bestaande waterstructuur
	nieuwe bloeiende boom/fruitboom, binnen scopegrens		bestaande waterstructuur
	nieuwe noterboom, binnen scopegrens		bestaande waterstructuur
	nieuwe boom, buiten scopegrens (omgevingsmaatregel), lokale landschappelijke versterking		bestaande waterstructuur
	'onmetig', wandelroute (omgevingsmaatregel)		bestaande waterstructuur
	voetpad		bestaande waterstructuur
	fietspad		bestaande waterstructuur
	landbouwpad		bestaande waterstructuur
	verhard oppervlak		bestaande waterstructuur
	droge waterberging in kruidenik grasland		bestaande waterstructuur
	waterberging in nat kruidenik grasland		bestaande waterstructuur
	watergang		bestaande waterstructuur



Kaartblad 3 – A15 aansluiting Elst

Ook hier geldt dat de impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot is, gezien de beperkte ingrepen/wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhelen na herinrichting: in concreto gaat het ook hier om het doorzetten/terugbrengen van kruidenrijke grasbermen, watergangen, berm sloten e.d. (*how*).

De A15 kent hier in principe een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde. Het is van groot belang voor de kwaliteit en rust van het wegbeeld dit ook daadwerkelijk voor elkaar te krijgen (*why*). Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig; aan de bewonerszijde van de weg alleen indien strikt noodzakelijk vanuit de verkeersveiligheid - bijvoorbeeld bij viaducten, afritten en andere elementen die binnen de obstakelvrije zone van 13m zijn gesitueerd (*how*). De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in één keer overbruggen zodat geen geleiderail nodig is (*how*). Dit vanwege het beoogde (rustige) wegbeeld, als bovenliggend doel (*why*).



Bij Park15 zijn recentelijk windmolens langs de A15 gezet.

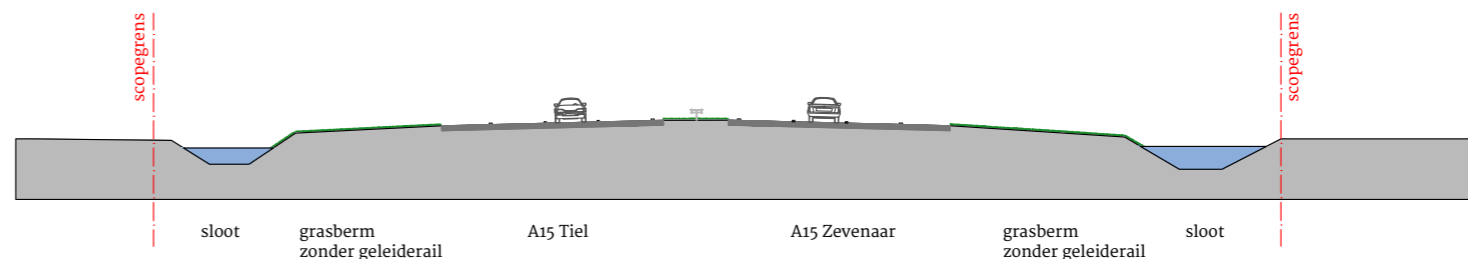
De gemeente Overbetuwe realiseert ten zuiden van de A15 een nieuw bedrijventerrein: Park 15. Het bestemmingsplan Buitengebied Valburg maakt voor dat bedrijventerrein ter plaatse van de huidige aansluiting 38 een aansluiting mogelijk met gewijzigde vormgeving. Deze gewijzigde aansluiting die recentelijk is gerealiseerd, verbindt het bedrijventerrein direct met de snelweg. Momenteel is de realisatie van bedrijventerrein Park 21 in volle gang.

In de knieholte van de eerste slinger in de afrit en op de grondwal aan de buitenzijde in de boog aan de zuidzijde van afrit 38 is botsvriendelijke begroeiing opgenomen (*what*) om zicht op het andere weggedeelte te voorkomen (*why*). Botsvriendelijke betekent dat deze geen gevaar voor de weggebruiker oplevert.

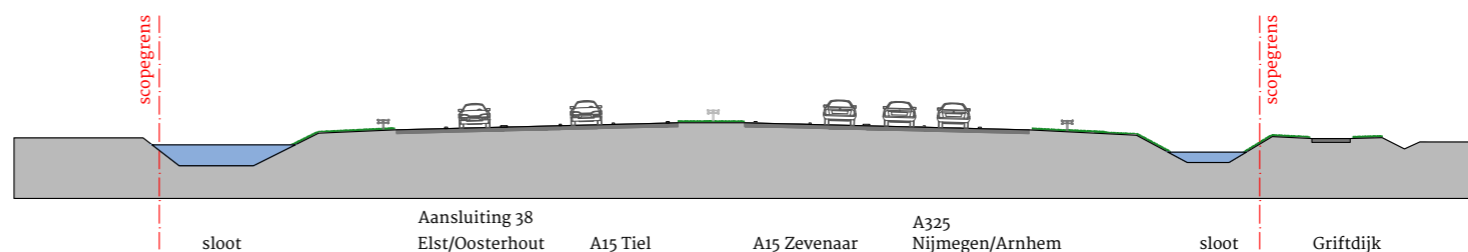
Binnen de aansluiting ontstaat in de nieuwe situatie meer ruimte. Ter compensatie van de oude erfbeplanting op het vorige kaartblad die wordt verwijderd (*why*) wordt het essenbosje hier aangevuld met elzenhakhoutbos (*how*), met doorzicht tussen beide bosjes op het achterliggende landschap.



Bij Elst is recentelijk gestart met de aanleg van het Betuws Bedrijvenpark, tegenwoordig Park 15 geheten.



Profiel 5: obstakelvrije berm zonder geleiderails: weg vrij in het gras.



Profiel 6: geleiderails noodzakelijk i.v.m. sloot.

Kaartblad 4 – A15 knooppunt Ressen e.o.

Op het westelijke stuk van dit traject - tot knooppunt Ressen - geldt net als bij de kaartbladen 1 t/m 3 - dat de impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot is, gezien de beperkte ingrepen/wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhelen na herinrichting: in concreto gaat het om het doorzetten/terugbrengen van kruidenrijke grasbermen, watergangen, bermsloten e.d. (*how*). De A15 kent ook op dit stuk in principe een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde. Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en ook daar waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (*why*), bijv. bij viaducten zoals bij viaduct De Plak, afritten, watergangen en evt. bij portalen.

Vanaf knooppunt Ressen vereist de inpassing van de rijksweg meer aandacht: enerzijds omdat de aard van de wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie steeds verder toenemen en anderzijds omdat de impact op de omgeving aanzienlijk toeneemt (m.n. vanwege de bebouwing aan de noordrand van Bommel). Voor knooppunt Ressen zelf geldt dat de bestaande situatie het uitgangspunt is. Er is - vanuit de ingreep - geen aanleiding dit (*fors*) te wijzigen (*why*). De belangrijkste ingrepen betreffen hier het realiseren van waterberging en boscompensatie. Extra bos wordt gerealiseerd op de plek waar het asfalt van de oude verbindingsweg A325 > ri. Bommel wordt verwijderd (*how*). De ruimtelijke opzet van de knoop verandert hier in wezen niet door. Ook het effect van de waterberging is welhaast nihil: de noodzakelijke waterbergingsopgave wordt ingepast in drie van de vier 'oksels' van de snelweg tussen hoofdrijbanen en op-/afritten, in de vorm van een droge berging in kruidenrijk grasland: een flauwe verlaging ter plaatse (*how*) die op een paar dagen per jaar na niet zichtbaar is. Het is de bedoeling dat de berging wegvalt in het landschap (*why*).

In knooppunt Ressen is de nieuwe verbindingsboog A325 > ri. de A15 (aan de zuidzijde) voorzien in een geluidsscherm (*how*), dit om de geluidsoverlast voor de bewoners van Bommel zo veel mogelijk te beperken (*why*). Dit scherm (aan beide zijdes begroeid met klimop) start als 8m hoog scherm en loopt vervolgens geleidelijk over in een met kruidenrijk gras begroeid grondlichaam dat steeds hoger en breder wordt: langs de nieuwe verbindingsweg bij knooppunt Ressen wordt dus een wal ingeleid die vanaf maaiveld langzaam in een vaste hellingshoek stijgt tot de maximale hoogte van 7m. De hoogte van het scherm verloopt geleidelijk van 8m naar 1m (aan de bewonerszijde van de kruin van de geluidswal). De bewonerszijde van het scherm is beplant met een houtsingel van bosplantsoen, inheems; beplanting aansluitend bij invulling klaverbladen

knooppunt Ressen); waar te weinig ruimte is alleen begroeid met klimop (*what*). Zo heeft het scherm altijd, ook in de winter, een groene uitstraling en verandert het beeld vanuit de omgeving zo min mogelijk (*why*). Ter plaatse van de kruising van het RijnWaalpad is een uitsparing in de wal. Om dit zo veel mogelijk tegen te gaan wordt het geluidsscherm doorgezet maar niet helemaal ter plaatse van het Rijnwaalpad want dat is geluidstechnisch niet nodig en ongewenst vanuit beleving/sociale veiligheid (*why*) - zie schematisch aanzicht (pag. 76). Het doorzetten van de wal noodzaakt om de aanwezige duiker ter plaatse te verlengen.

Aan de noordzijde van de A15, oostelijk van het knooppunt, wordt aangesloten bij het bestaande beeld. De markante populierenrijen worden opnieuw aangeplant (*how*), wel iets verder noordelijk, zodat de 13m obstakelvrije zone gerespecteerd kan worden en een geleiderail niet nodig is (*why*). Waar voldoende ruimte beschikbaar is gaat het om een dubbele rij, anders een enkele, met een doorgaande rij aan de wegzijde, zoals ook in de huidige situatie het geval is (*how*). Aan de oostzijde van De Plak wordt het zicht op de schermen van de BTR door de populieren verzacht; t.b.v. de continuïteit en wenselijke schaal van de ingreep blijft het beeld met de populierenrijen ook aan de westzijde van De Plak gehandhaafd (*why*).

De meeste aandacht vanuit landschappelijke inpassing gezien moet echter uitgaan naar de zuidzijde, richting de dorpsrand van Bommel. De snelweg dient hier niet zozeer gezien te worden vanuit het perspectief van de weggebruiker maar vooral vanuit het perspectief vanuit de omwonenden. Lokaal is de behoefte de snelweg zo min mogelijk te zien en te horen. Om deze reden wordt in een 7m meter hoge wal voorzien - met erbovenop een laag (geluids)scherm van 1m hoog ingepakt in een haag, aan de wegzijde van de kruin van het talud (*how*). Deze voorziening zorgt ervoor dat de weg vanuit de omgeving gezien zo min mogelijk aanwezig is/visuele hinder geeft (*why*). De wal zorgt vanaf de weg gezien voor een aantrekkelijk, groen beeld. Door de juiste hoek en afstanden (botsveilige taluds, helling 1:2, onderstraal 6 meter) kan de berm geleidelijk overlopen in het kruidenrijke grastalud van de wal (zonder geleiderail) - dit is essentieel voor de rust van het beeld. De toepassing van kruidenrijk grasland op de taluds verhoogt de ecologische waarde en sluit aan op de begroeiing uit het rivierengebied (bv. glanshaverhooilanden). Direct naast het geluidsscherm ligt aan de bewonerszijde een wandelpad. De wal is aan de bewonerszijde afwisselend beplant (*how*), voor een parkachtige sfeer (*why*). Dit conform beplantingssortiment Park Lingezege: zomereik, haagbeuk, winterlinde, zoete kers en struiken zoals sleedoorn, hazelaar en kornoelje (*what*). Tegen de helling aan komen recreatieve voorzieningen zoals een fietspad (dat de verbinding vormt tussen het RijnWaalpad aan de westzijde en viaduct 'De

Plak'/Bommel aan de oostzijde), enkele wandelpadjes en een 'recreatief rustpunt, met een n.u.t.w. picknickplek en info-bord van Park Lingezege (in de huisstijl van Park Lingezege). Richting de noordrand van Bommel (toekomstig in te richten als onderdeel van Park Lingezege) is (ruimtelijk) voorzien in een enkele verbinding voor voetgangers met een eenvoudige duikerbrug.

Vanuit de provincie wordt gewerkt aan realisatie van een snel-fietsroute/recreatief fietspad langs de zuidkant van de A15 tussen Bommel en Duiven. Tussen het RijnWaalpad en het fietspad langs de Van Elkweg (N839) is de route getraceerd langs de aan te leggen grondwallen langs de A15 en het bestaande deel van de Karstraat evenwijdig aan de A15. Een deel van deze route is opgenomen in het TB en globaal het deel tussen De Plak en de Karstraat zal de provincie realiseren met onder andere een onderdoorgang bij De Plak. Het landschapsplan houdt ruimtelijk rekening met dit toekomstige fietspad.

Bij de realisering van viaduct 'De Plak' is aan beide zijden van de weg rekening gehouden met drie meter ruimte, zodat aan weerszijden een eenzijdig, vrijliggend fietspad gerealiseerd kan worden en een vlakke bermstrook; bij voorkeur groen in te richten (planomschrijving onder voorbehoud: verbreding van het viaduct is onderdeel van het TB ViA15, invulling n.t.b. door omgevingspartijen en valt onder de plannen van de gemeente). Het tracébesluit dat getekend is voorziet in een grondwal (talud 1:2,65) met boom- en struikgroepen (zie profiel pag. 77). De plannen van Park Lingezege voorzien in de verbreding van dit grondlichaam tot een uitgestrekte, flauwe parkhelling: zie de plankaart hieronder. Ook worden in de plannen van Park Lingezege tussen de grondwal en de woonwijken van Bommel verschillende ommetjes mogelijk gemaakt en dragen sleedoornhagen op kavelgrenzen bij aan een afwisselend landschapsbeeld. Aan de noordzijde van de weg, ten noorden van de populierenrijen van de A15, bestaat Park Lingezege uit een mozaïek van verschillende beplantingstypen.



Park Lingezege omgeving A15 en Betuweroute met mozaïek van beplanting en brede parkwal (bron: FeddesOlthof).