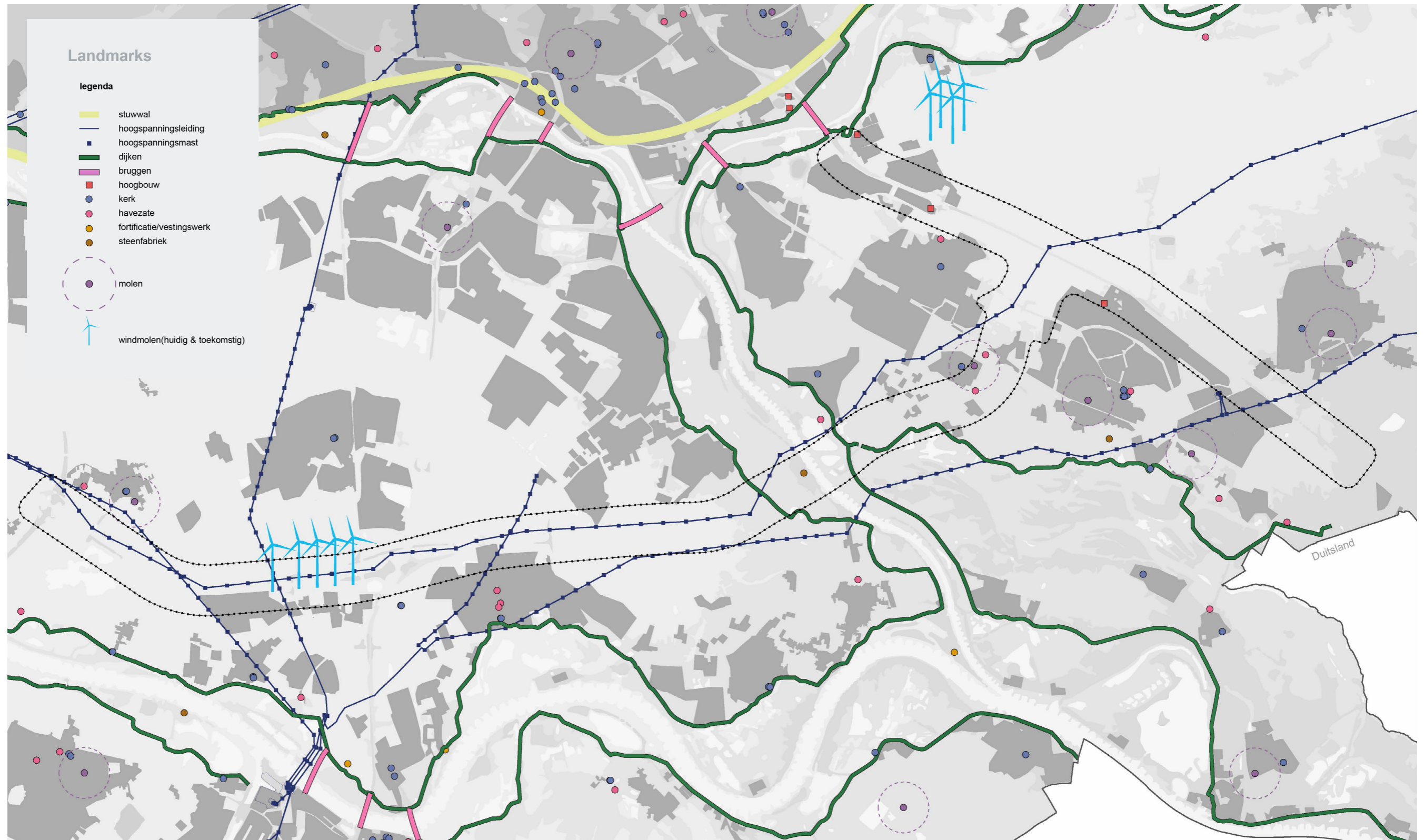
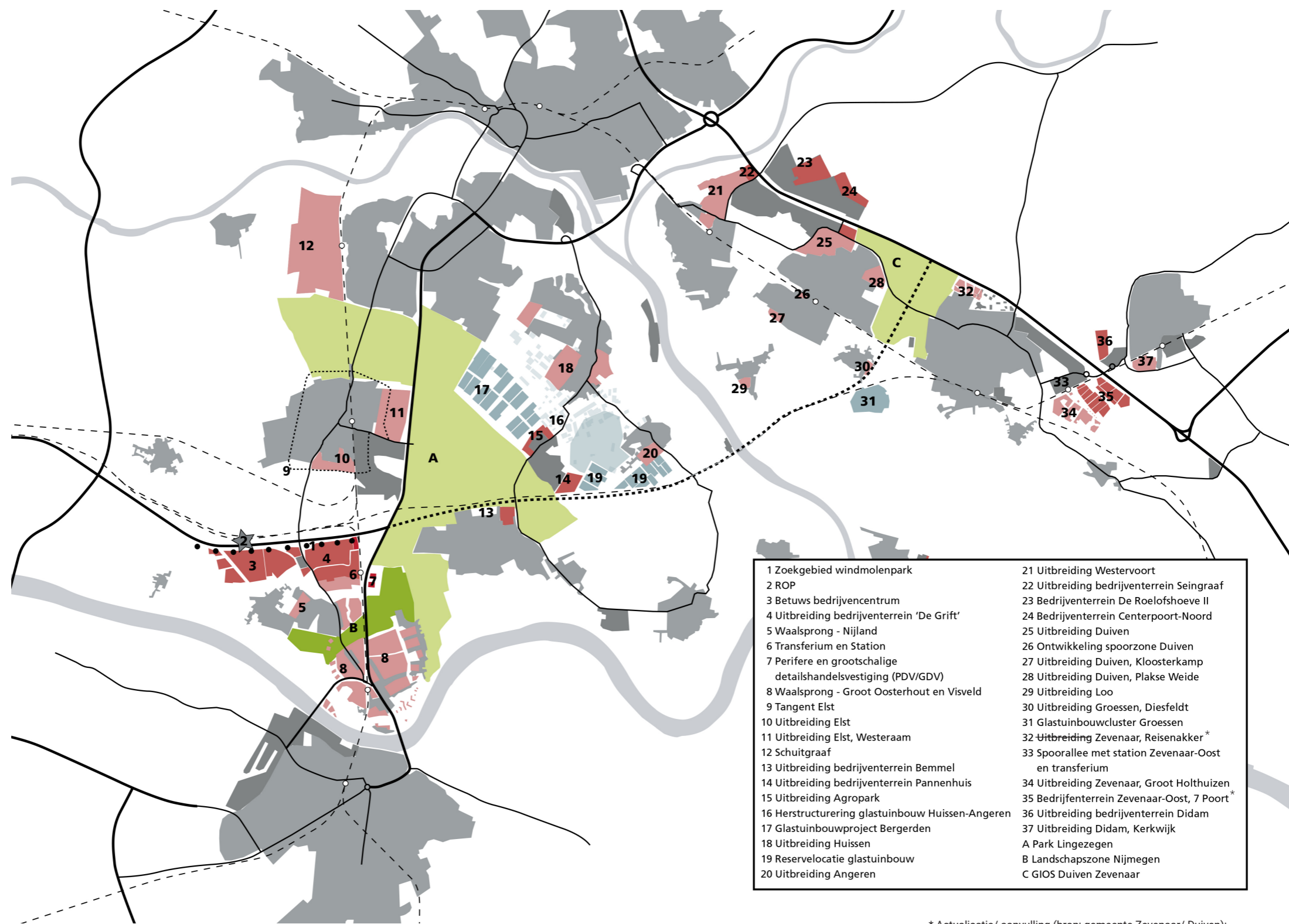


Cultuurhistorische kwaliteitskaart met o.a. de havezathes (uit: Ruimtelijk Kwaliteitskader, BRO/GG).



Bestaande zogenaamde landmarks in de huidige situatie (uit: Ruimtelijk Kwaliteitskader, BRO/GG).



Overzicht bouwlocaties (uit: Gebiedsvisie A15- A12, Veenbosch en Bosch).

* Actualisatie/ aanvulling (bron: gemeente Zevenaar/ Duiven):
 32 Stedelijke opgave Zevenaar, Reisenakker
 35 Westpunt: ontwikkeling factory outlet centrum

Grondgebruik en belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen

Het grondgebruik is in het studiegebied van oorsprong (en in zekere mate nog steeds) sterk gekoppeld aan de ondergrond. De eerste bewoning, bebouwing en agrarisch grondgebruik in de vorm van akkerbouw en veeteelt vond plaats op de hoger gelegen delen, de oeverwallen en stroomruggen. De laaggelegen komgronden bestonden voornamelijk uit moerassige broekbossen, ingesloten door de hoger gelegen oeverwallen en stroomruggen. Vóór de bedijkingen overstroomde het rivierengebied nog regelmatig. De bedijkingen (rond 1200 na Christus) legden de loop van de rivieren vast en fixeerde het patroon van stroomruggen en kommen. De natte, laaggelegen komgronden werden drooggelegd en ontgonnen. Voor de afwatering van de natte gronden werden sloten en wateringen gegraven. Belangrijkste watergang is de Linge, stromend van oost naar west. Dit goeddeels gegraven riviertje koppelt als het ware de uiteenlopende laaggelegen en open komgebieden aan.

Na ingebruikneming van de komgronden als hooiweiden werden de stroomruggen voornamelijk gebruikt voor akkerbouw en ook voor de fruitteelt. De komgronden vormen een open gebied met een rechtlijnig (blokvormig) verkavelings- en slotenpatroon. Bebouwing ontbreekt vrijwel geheel en de ontsluiting van het gebied door wegen is slecht.

De nederzettingen zijn als gezegd geconcentreerd op de oeverwallen. Ook de wegen volgen het kronkelende verloop van de stroomruggen. Het wegenpatroon is veel dichter dan de wegen in de komgronden. Het verkavelingspatroon is een stroken verkaveling in de richting van de komgronden. Sloten ontbreken hier en de perceelsscheidingen worden van oorsprong vooral door meidoornhagen en houtwallen gevormd (wat pas later met de uitvinding van het prikkeldraad zou veranderen).

Als gevolg van de ruilverkavelingen is de waterhuishouding binnen de komgebieden verbeterd, waardoor ook het agrarische grondgebruik meer divers is geworden. De komst van glastuinbouw en de fruitteelt en de bouw van boerderijen en de aanleg van wegen hebben het grondgebruik in de komgebieden veranderd. Ook op de oeverwallen en de stroomruggen is er een verandering in het agrarisch grondgebruik waarneembaar door een toename van grasland en glastuinbouw.

Voornamelijk op de oeverwallen is een toename van stedelijke activiteit. De spreiding van grondgebruik blijft echter in grote lijnen gebaseerd op de verschillen in de ondergrond. Het binnendijks rivierengebied van het plangebied heeft relatief geringe aantal natuurwaarden door het overwegend agrarische gebruik.

Landelijk gebied en kernen; landschap als contramam

Arnhem en Nijmegen vormen samen met de omliggende dorpen en steden inmiddels één stedelijke regio. In 2006 werd het 2e regionale structuurplan voor de regio vastgesteld: het Regionaal Plan 2005-2020.

Hierin worden plannen beschreven voor de realisering van een aantrekkelijke en internationaal concurrerende regio. Met haar plan spreekt de regio zich breed uit over allerlei thema's van de ruimtelijke ontwikkeling. Het draait in eerste instantie om de herstructurering en herontwikkeling van het bestaand ruimtegebruik. Meer dan voorheen gaat het om de vernieuwing van het landelijk gebied en er is in het bijzonder aandacht voor de kleine dorpen en kernen. Ook de kwaliteit van het rivierenlandschap, met accent op water, recreatie en cultuurhistorie, krijgt veel aandacht, evenals de relatie tussen stad en landschap. Een aantrekkelijke en internationaal concurrerende regio kan leunen op de krachtige bestaande landschappelijke kwaliteiten van heuvels en rivieren. Deze worden verder ontwikkeld in onder andere Park Lingezegen en Nationaal Landschap de Gelderse Poort. In het beleid van de provincie Gelderland (die de taken van de stadsregio inmiddels voor een belangrijk deel heeft overgenomen) is de aandacht voor de contramam van het stedelijk gebied een speerpunt. De regio verdicht; inzet is om de uitloop van de stedeling naar het landelijk gebied als kwaliteit van de regio te garanderen. Samen met de provincie en de gemeenten is gestart met de gefaseerde aanleg van Park Lingezegen, die de komende jaren voort zal duren. Daarnaast staan investeringen op de agenda in de overgangszones tussen stad en land (de voormalige GIOS) in het gebied tussen Duiven en Zevenaar. Het gebied van de Gelderse Poort valt onder de EHS, de vogelrichtlijn en de habitatrichtlijn. Delen van het Rijnstrangengebied zijn aangewezen als stiltegebied. Buiten de bescherming van het rivierengebied is de natuur in de regio sterk gebaat met het ontwikkelen van een aantal ecologische verbindingen in noord-zuidrichting, tussen de Veluwe, het Rijk van Nijmegen en het Reichswald.

Verbeteren bereikbaarheid

Naast bovengenoemde onderdelen vraagt de doelstelling van een internationaal concurrerende regio en de daarbij horende economische dynamiek om investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid. Project ViA15 is een van de middelen om dat voor elkaar te krijgen. De verwachting is dat bedrijvenlocaties zullen profiteren van de doorgetrokken A15 en de verbreding van de A12, en dat meer hoogwaardige bedrijven zich zullen vestigen en het directe 'zichtprofiel' vanaf de snelweg opzoeken, bijvoorbeeld bij bedrijventerreinen in ontwikkeling Zevenaar-Oost (7Poort) en het Betuws Bedrijven-park (Park 15).

Op het onderliggend wegennetwerk is vanwege de verbeteringen aan de snelweg extra capaciteit nodig: de N839, de N810 en de weg Hengelder zullen worden aanangepast.

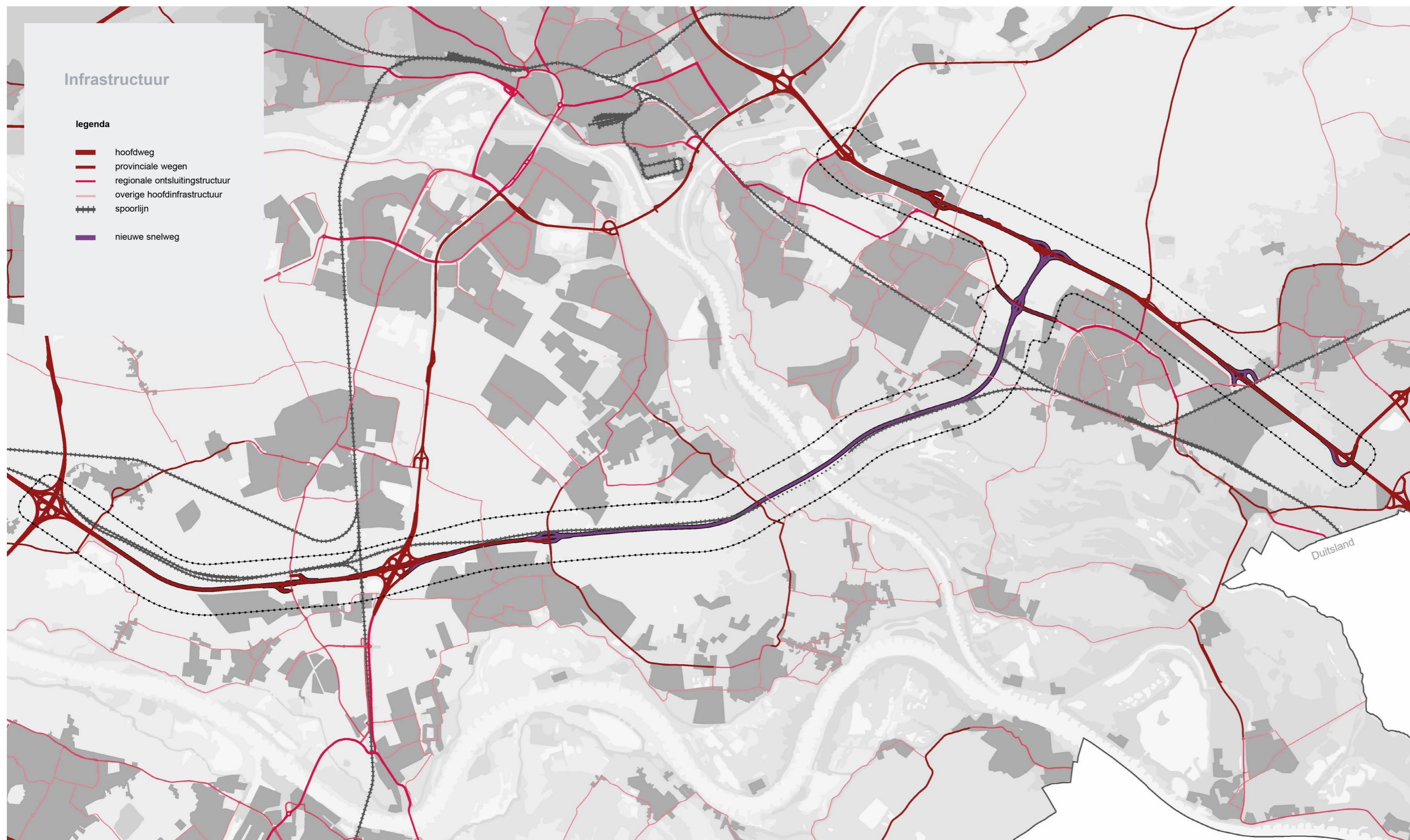
Ook het woon-werkverkeer op de fiets staat op het netvlies van gemeentes en provincie: in de stadsregio Arnhem-Nijmegen wordt gewerkt aan de realisering van een snelfietsroutenetwerk. In samenhang met ViA15 is een snelfietsroute gepland,

die de bestaande snelfietsroutes tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad) en tussen Arnhem en Zevenaar (Liemerspad) verbindt. Dit snelfietspad maakt gebruik van de nieuwe fietsverbinding via de brug over het Pannerdens Kanaal, die voor de doortrekking van de A15 wordt aangelegd.

Dit landschapsplan is zo ontworpen, dat binnen de begrenzing van het landschapsplan de realisatie door de Provincie van deze snelle fietsroute mogelijk is c.q. niet onmogelijk wordt gemaakt. De realisatie van de SFR vindt in een ander kader plaats. Naast deze fietsroute wordt door de regio ook gewerkt aan een snelle fietsroute, die de bedrijventerreinen langs de A12 verbindt, waarmee rekening is gehouden in het ontwerp van de aansluiting Hengelder.



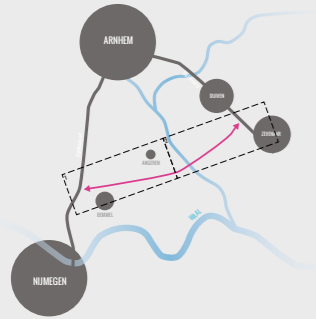
Park Lingezegen (afb.: Veenbosch en Bosch)



Autoinfrastructuur: bestaand en gepland (uit: Ruimtelijk Kwaliteitskader, BRO/GG, maart 2015).

Nieuwe, snelle fietsverbinding langs de A15

- Langs de doorgetrokken A15 komt een snelle fietsroute.
- Deze verbindt de bestaande snelfietsroutes RijnWaalpad en De Liemers.
- Zo ontstaat er een fietsnetwerk van hoge kwaliteit in de regio Arnhem-Nijmegen-Liemers.



Projectinformatie
De nieuwe snelle fietsroute langs de A15 is een project van de provincie Gelderland. De provincie werkt het ontwerp uit samen met de gemeenten Lingewaard en Duiven en met Rijkswaterstaat. De partijen willen de komst van de A15 en de nieuwe verbinding over het Panneersch Kanaal benutten om een hoogwaardige verbinding te creëren voor fietsers uit de omgeving.

Naar verwachting starten in 2017 de benodigde ruimtelijke procedures. Uiterlijk 2023 wordt de snelle fietsroute opgeleverd, gelijktijdig met de doortrekking A15.

Status:
Voorlopig ontwerp

Disclaimer:
Aan de inhoud van deze poster zijn geen rechten te onttienen.

Datum:
December 2016



LEGENDA
— nieuwe fietsroute

Voorstel snelfietsroute (SFR) langs de doorgetrokken A15 als verbinding tussen het Rijnwaalpad en de Liemers (bron: provincie Gelderland)



Kaart ambitie 2040 hoofdwegennet

Het project Via15 als schakel in het Nederlandse snelwegennetwerk (uit: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Min. van IenM).

1.2 Nationaal en regionaal ruimtelijk beleid, richtlijnen & handreikingen

In deze paragraaf worden enkele relevante onderdelen uit het overheidsbeleid kort samengevat, waarbij onderscheid gemaakt is naar rijksbeleid (inclusief de richtlijnen van RWS), provinciaal en gemeentelijk beleid.

Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR) - De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Binnen het vergroten van de concurrentiekracht.

Op het gebied van bereikbaarheid streeft het Rijk onder meer naar een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Bij investeringen in het wegennet is het principe van ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer een vast studieonderdeel in planstudies. Tevens dienen kruisende langzaamverkeersroutes (fiets, voetganger) zoveel mogelijk in stand te worden gehouden en waar mogelijk worden verbeterd. De doorgetrokken A15 wordt in het SVIR aangeduid als 'mogelijke nieuwe verbinding (maar nog niet vastgesteld).

Omgevingsvisie Gelderland - In de Omgevingsvisie Gelderland zijn de belangrijkste maatschappelijke opgaven voor de provincie Gelderland uitgewerkt. Met name de opgaven voor het verbeteren van de corridorfunctie tussen Rotterdam en het Europese achterland en het behouden en versterken van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn relevant voor het project Via15.

De A15 vormt samen met de Waal en de Betuweroute een belangrijkste Europese tri-modale corridor. De provincie zet in op een goed toegerust multimodaal vervoernetwerk door het ontwikkelen van de corridor tussen Rotterdam en het Europese achterland, het versterken van de waterinfrastructuur en het benutten van de Betuweroute ('Achterlandagenda'). verbetering van de bereikbaarheid met aandacht voor verdere verbetering

bestaande infrastructuur (inclusief de doortrekking van de A15), de corridorfunctie met logistieke hot-spots en hoogwaardig openbaar vervoer.

Daarbij moeten de kernkwaliteiten van het landschap behouden en waar mogelijk versterkt worden. Zo doorsnijdt de A15 de Romeinse Limes (onderdeel van de Nationale Landschappen Rivierengebied en Gelderse Poort). De Romeinse Limes is een cultuurhistorische structuur van wereldbelang. De provincie wil ook door ruimtelijke ontwikkelingen de Kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen behouden, herstellen en versterken en de landschappelijke samenhang vergroten. De provincie beschermt de Kernkwaliteiten van de Nationale Landschappen en geeft richting aan ontwikkelingen met kwaliteit.

Nationaal Landschap Gelderse Poort - Een Nationaal Landschap is een gebied in Nederland waarvan is aangegeven dat er zich een unieke combinatie van agrarisch gebied, natuur en cultuurhistorie bevindt. In de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM uit 2004 zijn ze als zodanig aangewezen. De beschikbare financiële en juridische middelen zijn zeer bescheiden. Sinds de beleidswijzigingen van het Rijk in 2011 en 2012 (in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte) vormen de Nationale Landschappen geen onderdeel meer van het nationale beleid. De indicatoren voor kernkwaliteiten die medesturend zijn voor de gebiedsontwikkeling in de Gelderse Poort zijn: Historische landschapselementen van reliëf (oeverwallen en stroomruggen), waterstaatsgeschiedenis (dijken, overlaten) en waterlinies; openheid van waardevolle open gebieden (kommen, oude bouwlanden).

Landschapsontwikkelingsplan Lingewaard - In het Landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Lingewaard is het landschapsbeleid voor het buitengebied van de gemeente vastgelegd en zijn in het plan concrete en uitvoerbare projecten benoemd. Ten aanzien van de aanleg van de A15 is aangegeven dat de snelweg kansen biedt om de ruimtelijke overgang tussen het stedelijk gebied en het komgebied te verbeteren. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

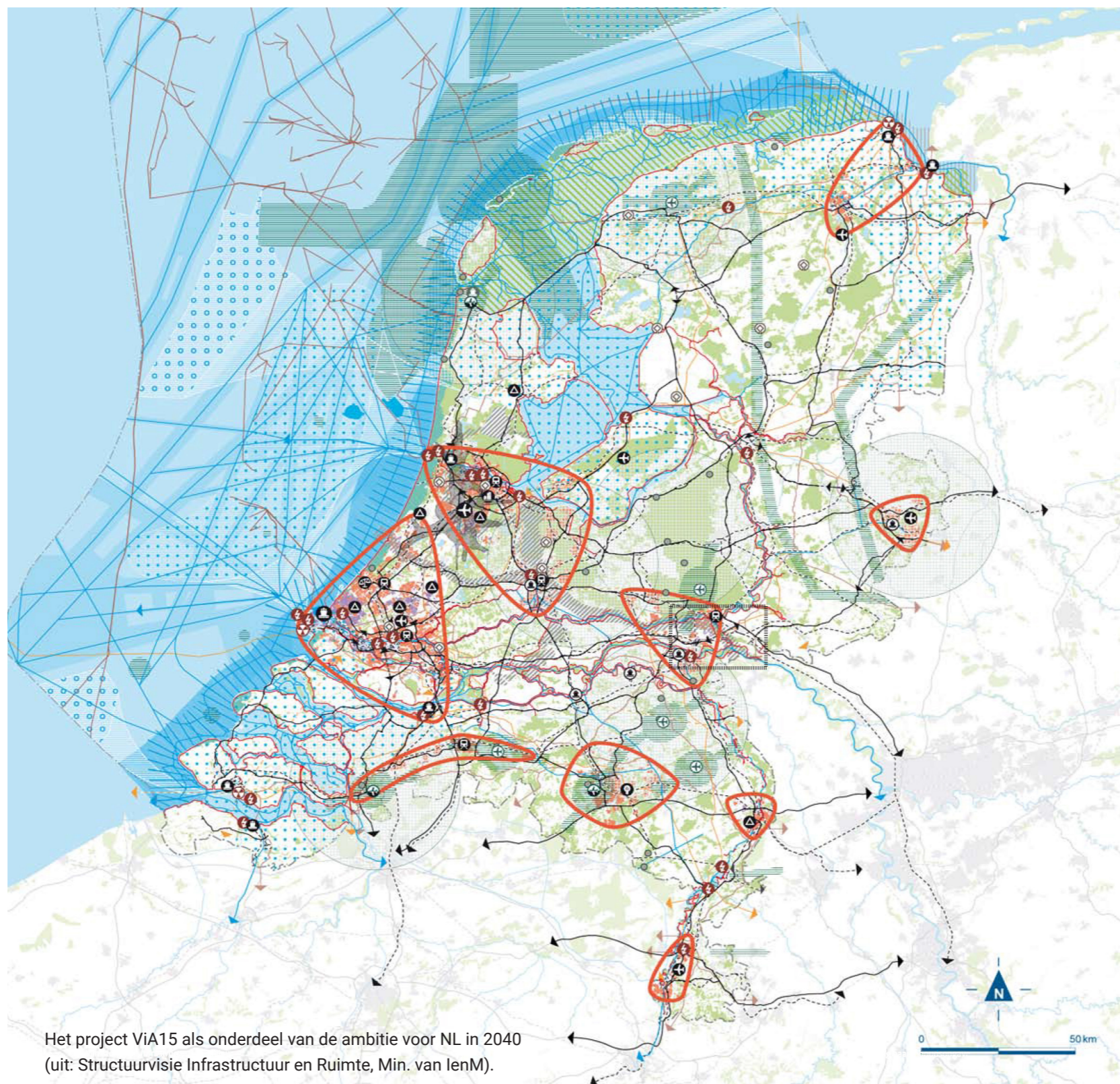
- Minimaliseren van de negatieve uitstraling op het oostelijk komgebied en op de parkzone ten noorden van Bommel;
- Minimalisering ontstaan restruimte;
- Behoud bestaande dwarsrelaties langzaam verkeer;
- Reservering ruimte voor ecologische verbinding langs de Linge (ruime onderdoorgang).

Landschapsontwikkelingsplan Duiven – Het Landschapsontwikkelingsplan van de gemeente Duiven is gericht op het behoud en de verbetering van de natuur- en landschapskwaliteiten in

het buitengebied van Duiven. Ten aanzien van de inpassing van de A15 zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- Waarborgen van de continuïteit van de Rijnbanddijk door de dijk een vrije doorgang te geven onder de brug van de A15. Het grondlichaam van de dijk mag daarbij niet samensmelten met het grondlichaam van de brug.
- Verbetering van de inpassing van de infrabundel Betuweroute en de toekomstige A15. Maatregelen zijn het omvormen van de beplanting langs de geluidswand (zonder bomen van de 1e grootte) naar een meer gevarieerde en gebiedseigen aanplant langs en vooral ook haaks op de infrabundel, bijvoorbeeld gekoppeld aan door de Betuweroute doorsneden wegen en kavelgrenzen.
- Behouden van de groene buffer tussen Duiven en Zevenaar. Het noordelijke deel van de (verzonken) A15 en de aansluiting op de A12 komt aan de oostkant van de Groessche Weide te liggen. Door deze nieuwe weg – samen met de Helhoek – Helstraat – in één compacte groene bundel in te passen, kan het ruimtelijk effect op de resterende open ruimte van de Groessche Weide beperkt blijven. Aan de kant van de Helhoek – Helstraat wordt de visuele hinder en de geluidshinder opgevangen door inrichtingsmaatregelen in een compacte groene bundel (grondlichaam, groene verdichting). Buiten de met populieren beplante Weteringen en de met eiken beplante Rijksweg (Oostsingel) blijft de open ruimte behouden en blijft de Groessche Weide deel uitmaken van het open kommenlandschap. Vanaf de oostelijke rand van Duiven (de Heiliglandsestraat) blijft het zicht op de open ruimte behouden; op de achtergrond valt de A15 weg in de compacte groene bundel Helhoek – Helstraat.

Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen 2014 - In de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) staat een aantal aspecten die van belang zijn voor deze landschapsvisie/dit landschapsplan: m.n. de richtlijnen voor het wegbeeld zijn van belang. Met het wegbeeld wordt het beeld bedoeld dat de automobilist al rijdend over de weg ervaart. Het gaat hierbij om het verloop van de weg zelf, de toegevoegde elementen zoals kunstwerken, wegmeubilair, bermbeplanting, geluidwerende voorzieningen en kunstobjecten en het omringende landschap. Het wegbeeld moet duidelijk, eenduidig en voorspelbaar zijn. De diverse beeldelementen moeten niet alleen goed zichtbaar zijn, maar ook slechts op één wijze geïnterpreteerd kunnen worden. De waargenomen beeldelementen moeten herkenbaar zijn, zodat de functie of status direct kan worden afgelezen. Daarnaast is de herkenbaarheid van de weg als geheel belangrijk. Ook een juiste dosering van de informatie is belangrijk. Te veel informatie kan tot verwarring en onzeker rijgedrag leiden. Te weinig informatie kan betekenen dan de weggebruiker niet voldoende alert is. Samenhang tussen de elementen van het weg-



Kaart nationale ruimtelijke hoofdstructuur

- | | |
|---|--|
| Concurrerend | Leefbaar en veilig |
| <ul style="list-style-type: none"> Stedelijke regio met een concentratie van topsectoren Mainport en HSL-station Schiphol zoKe Geluidscontour Mainport Rotterdam Brainport Zuidoost-Nederland Greenport Zuidas Stad van internationaal recht, vrede en veiligheid (Mogelijke) vestigingsplaats elektriciteitsproductie vanaf 500 MW (Mogelijke) vestigingsplaats kerncentrale Hoogspanningsverbinding vanaf 220 KV Nieuwe hoogspanningsverbinding (indicatief) Buisleidingenstrook Buisleiding Gerealiseerd windturbinepark op zee Aangewezen windenergiegebied op zee Zoekgebied elektriciteitskabels naar aanlandingspunt Kansrijk gebied windenergie | <ul style="list-style-type: none"> Hoofdwatersysteem Behouden kustfundament Primaire waterkering Handhaving van het vrije zicht op de horizon Cultureel erfgoedgebied op (voorlopige) lijst werelderfgoed Natuurlijk erfgoedgebied op lijst werelderfgoed Object of ensemble op (voorlopige) lijst werelderfgoed Nationale herijkte Ecologische Hoofdstructuur op land Zone met militaire beperkingen Radarverstoringgebied Militaire luchthaven Militaire luchthaven met burgermedegebruik Vlootbasis Groot oefengebied en/of schietterrein |
| Bereikbaar | |
| <ul style="list-style-type: none"> HSL/ICE station Burgerluchthaven van nationale betekenis Zeehaven van nationale betekenis Binnenhaven van nationale betekenis Mogelijke nieuwe verbinding hoofdwegennet (tracé nog niet vastgesteld) Mogelijke nieuwe verbinding hoofdspoorwegennet (tracé nog niet vastgesteld) (Inter)nationaal hoofdwegennet (Inter)nationaal hoofdspoorwegennet (Inter)nationaal hoofdvaarwegennet | |

Het project ViA15 als onderdeel van de ambitie voor NL in 2040 (uit: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Min. van IenM).

beeld zorgt voor een duidelijke structuur. Het is een compositie van beeld en informatie. Alle beeldcomponenten wijzen in de richting van hetzelfde doel en op dezelfde wijze van handelen.

Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen -

De publicatie 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen' uit 2013 is bedoeld als handreiking bij het herkennen van de kernkwaliteiten en de ruimtelijke inpassingsopgaven van snelwegen. Deze handreiking toont waar Rijkswaterstaat voor staat als het gaat om ruimtelijke kwaliteit. Visie en ontwerpprincipes voor snelwegen zijn benoemd in het eerste deel. In het tweede deel zijn per route en traject de kernkwaliteiten benoemd. Deze kernkwaliteiten leveren evenwel geen kant-en-klaar ontwerp. Ze vormen het uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwerpogave in aanleg-, aanpassings- of renovatieprojecten en geven hieraan richting – zo ook in het geval van ViA15.

Centraal in de visie van Rijkswaterstaat op de ruimtelijke kwaliteit van de snelweg en de snelwegomgeving staat een herkenbaar en samenhangend snelwegennetwerk. Bepleit wordt een rustige, functionele 'grondtoon'. Deze rustige, functionele grondtoon laat, door een goede ruimtelijke inpassing en vormgeving van de kunstwerken en het wegmeubilair, ruimte aan de stad en landschap om de identiteit van snelweg en snelwegomgeving mede te bepalen. Zo ontstaat een aantrekkelijk wegbeeld met karakteristieke landschappen, opvallende gebouwen en markante iconen die de gevarieerde identiteit van de snelwegomgeving representeren en de automobilist helpen oriënteren. Op netwerk-niveau gaat het om het realiseren van een samenhangend en herkenbaar snelwegennetwerk.

Met de inpassing en vormgeving:

- wordt aangesloten op de grote schaal van de snelweg;
- worden de onderscheidende identiteiten van stad en land versterkt;
- is de vormtaal van de snelweg (boogstralen, markeringen, bewegwijzering e.d.) leidend;
- dienen functionele voorzieningen zoals schakelkasten niet pontificaal in het wegbeeld waarneembaar te zijn;
- helpen zichtbare iconen (brug, gebouw, toren) bij de oriëntatie van de weggebruiker. (uit: Stedelijk en landschappelijk Inpassingsplan A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen).

Voor de A12 is een Routeontwerp ontwikkeld waarbij de ligging in vier landschapstypen (bos, wei, stad en mozaïek) leidend is geweest voor de vormgeving van kunstwerken en geluidsschermen. Hier wordt op voortgeborduurd.

Voor de A15 is echter geen Routeontwerp voorhanden, het Routeontwerp-gedachtengoed is evenwel zeker relevant voor de voorliggende opgave. Conform de Routeontwerpgedachte is de 'sleutelopgave' bij het snelwegontwerp driedelig. Deze drie 'sleutelopgaven' spelen ook bij het project ViA15:

1 Het verbinden van belangen: de opgave van het project ViA15 vergt samenwerking tussen diverse partijen die bij wegontwerp en gebiedsontwikkeling betrokken zijn, inclusief belanghebbende gebiedspartijen en bewoners. Het is zaak de verschillende belangen gedurende het planproces te verbinden.

2 Het verbinden van fasen: het is zaak de kwaliteitsambities vast te houden/te borgen gedurende het proces, van planvorming tot aan de fase van uitvoering en beheer. Deze landschapsvisie vormt hierin een centrale en daarmee cruciale schakel.

3 Het verbinden van schalen: het is zaak samenhang en continuïteit te creëren in de wegarchitectuur in combinatie met de identiteit en afwisseling van (stads)landschappen in de omgeving van de weg. De meerwaarde van de Routeontwerpgedachte ligt in het verbinden van kwaliteitsdoelen door de schalen van route, weg, gebied en plek heen, in de realisering van een samenhangende kwaliteit.

Op routeniveau wordt de kwaliteit van de A15 bepaald door de terughoudende wijze waarop de weg is vormgegeven. Open landschappen, eenduidig wegprofiel, open berm en zo mogelijk het ontbreken van wegmeubilair maken van de A15 een terughoudend vormgegeven weg.

Als algemeen uitgangspunt voor het landschapsbeeld geldt dat de kenmerken van de (aan te leggen) autosnelweg en de kenmerken van het landschap met zijn functionele, landschaps-ecologische en visueel-ruimtelijke aspecten op elkaar afgestemd en vormgegeven dienen te worden. De autosnelweg en het omringende landschap dienen één samenhangend geheel te worden. Belangrijke taakstellingen voor landschappelijke inpassing zijn dan ook het bieden van een goede basis voor uiteenlopende vormen van grondgebruik, het handhaven, herstellen of ontwikkelen van landschaps-ecologische relaties en het creëren van een visueel herkenbaar beeld.

