



referentiebeeld transparant geluidsscherm (op de brug bij Boerenhoek); A10-Oost bij IJburg/Zeeburgereiland



1
lokaal geluidsscherm
bij woningen Valburg
2m / 2,5m. (verplaatsen)

2-zijdig begroeid geluidsscherm bij De
Plak (bij woonhuis): 8m.

2-zijdig begroeid geluidsscherm bij
start geleuidsscherm (klimop): 8m.

4
groene geluidswal met laag
muurtje in haag bij noordrand
Bemmel. Wal + muurtje = 7 + 1m.

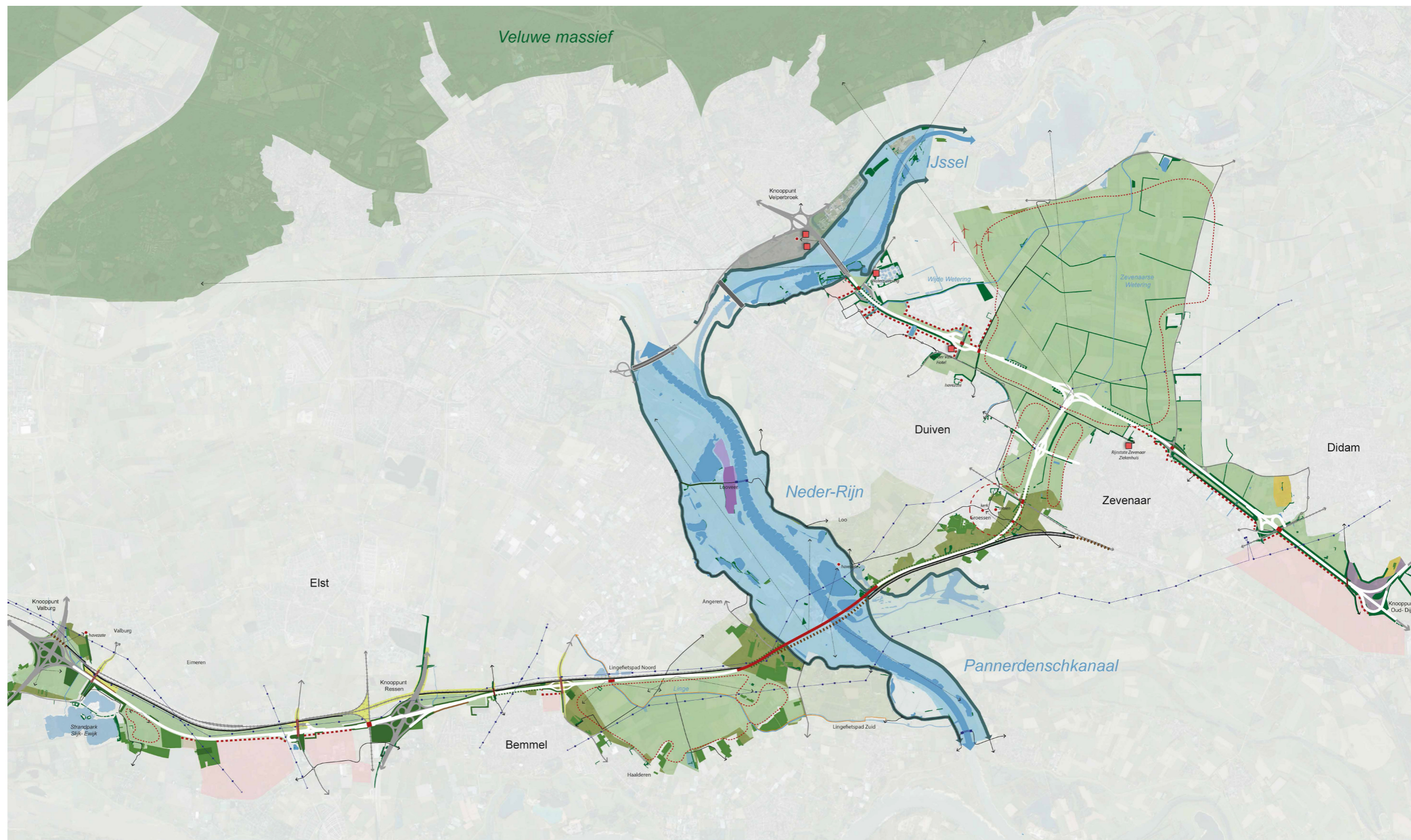
groene geluidswal met laag
muurtje in haag a/d noordrand van
Bemmel. Wal + muurtje = 7 + 1m.



DEEL II



VISIE OP DE INPASSING



Beleving van de landschappelijke omgeving van de - doorgetrokken - A15 en de A12 (uit: Ruimtelijk Kwaliteitskader, BRO). N.b. dit kaart beeld geeft wel een wat vertekend beeld, in werkelijkheid zal vanaf de doorgetrokken A15 ter plaatse van de verdiepte ligging tussen grofweg Groessen en Oudbroeken geen zicht mogelijk zijn voor de automobilist op het omringende landschap.

2 VISIE OP DE INPASSING

Visie op de landschappelijke inpassing voor het project ViA15: ambities, uitgangspunten en ontwerpprincipes

2.1 Visie en ambities voor het project ViA15

De doortrekking van de A15 is een bijzondere ruimtelijke opgave die verder gaat dan een puur infrastructurele, ruimtelijke en zelfs landschappelijke opgave. Autosnelwegen zijn met de vele gebruikers per dag te beschouwen als belangrijke visitekaartjes van Nederland: het beeld van de weg zoals dat vanuit het omringende landschap wordt ervaren (het landschapsbeeld) doet ertoe. En - minstens zo belangrijk - voor de omgeving is het belangrijk dat de weg op een zorgvuldige wijze in het landschap is ingepast. Kruisende langzaamverkeersroutes (fiets, voetganger) dienen zoveel mogelijk in stand te worden gehouden en waar mogelijk worden verbeterd. Naast de visuele barrièrewerking dient dus ook de functionele barrièrewerking van de (nieuwe) weg zo veel mogelijk geslecht te worden, door dwarsverbindingen te herstellen of te verbeteren. De weg vormt idealiter zo min mogelijk een barrière, maar schept juist mogelijkheden voor verbindingen.

De algemene ambitie voor de doorgetrokken A15 (en in iets mindere mate ook de A12) is een weg die zich op zorgvuldige wijze in het landschap voegt, met aandacht voor de belevingswaarde voor zowel weggebruikers als omwonenden. De vormgeving van de weg en alles wat daar mee samenhangt is in principe terughoudend, voor een rustig beeld en opdat de landschapskwaliteiten tot hun recht komen. Waar de weg op of onder maaiveld ligt, geldt dat deze ondergeschikt moet zijn aan het landschap. Het landschap prevaleert. De weg krijgt een hoofdzakelijk groene inpassing en 'groene signatuur'. Dit uit zich uitdrukkelijk in: zichten op het landschap, groene taluds bij geluids- en zichtwallen en veel opgaande beplanting die de weg in haar omgeving verankert.

Alleen bij de nieuwe brug en knooppunt Oudbroeken krijgt de weg een prominente aanblik. De brug over het Pannerdensch Kanaal is het bijzondere 'hoogtepunt' van de nieuwe weg en verdient veel ontwerpaandacht, evenals het complex van de *fly over* en *fly under* bij Oudbroeken.

In concreto is de inpassing gericht op het realiseren van de volgende 4 ambities. Samen vormen deze ambities doelstellingen voor de (landschappelijke) inpassing op het hoogste abstractie-

niveau. In de volgende paragraaf worden de ambities concreet gemaakt door middel van ontwerpprincipes per deelgebied.

ambitie 1: zo min mogelijk aanwezig vanuit de omgeving (perspectief van de omwonende)

Beoogd wordt een zo goed mogelijk ruimtelijk ingepaste weg. Vanuit de omgeving gezien is de weg zo min mogelijk aanwezig in het beeld/de beleving (liefst: 'niet zien, niet horen, niet ruiken') dan wel versterkt de weg het landschapsbeeld of -karakter. De weg is geen fremdkörper die detoneert in het landschap maar krijgt zo veel mogelijk een 'zachte landing' in het landschap. Speciale aandacht gaat - mede vanwege de grote bestuurlijke gevoeligheden - uit naar een goede inpassing van de A15 bij Park Lingezege, Boerenhoek, het Rijnstrangengebied (als onderdeel van Natura2000/EHS), Helhoek, Groessen en het gebied tussen Duiven en Zevenaar. In de gebieden waar bewoning hier om braagt wordt de weg voorzien van geluidwerende voorzieningen. Vanuit landschappelijke overwegingen worden groene geluidwallen geprefereert boven geluidschermen. Als er onvoldoende ruimte beschikbaar is wordt van schermen uitgegaan.

ambitie 2: een aantrekkelijke wegbeleving (perspectief van de weggebruiker)

Beoogd wordt een rustige weg, qua wegbeeld, waarop het fijn rijden is. Het omgevende landschap wordt maximaal ingezet in de beleving van de weggebruiker tenzij strijdig met ambitie 1. Op sommige delen biedt de weg weids uitzicht op het omringende landschap, op andere delen vormt de weg een eigen landschap. In alle gevallen is het belangrijk aandacht te besteden aan de vormgeving van wegmeubilair en kunstwerken die de aantrekkelijkheid van het wegbeeld mede bepalen. Er wordt uitdrukkelijk terughoudend in vorm en kleur betracht.

De bedoeling is om de weg in z'n inpassing en vormgeving op subtiele wijze te laten reageren op de omgeving. De omgeving (landschapselement, boerderij of buurtschap) moet voelbaar zijn in de manier waarop de weg wordt ingepast en vormgegeven. Waar de snelweg 'vrij' in het landschap ligt gaat deze door de vormgeving van de weg en de inrichting van de bermen heel 'natuurlijk' in de zin van vanzelfsprekend/onopvallend, over in het omringende (agrarische) landschap.



Voorbeeld van beleving van de weg vanuit de omgeving (perspectief van de omwonende).



Voorbeeld van beleving van het landschap vanaf de weg (perspectief van de weggebruiker).