

2116-~~41~~ 41

GEBIEDSVISIE

DUIVEN - ZEVENAAR - LINGEWAARD - MONTFERLAND
NIJMEGEN-OVERBETUWE-STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN

A 1 5 - A 1 2

GEBIEDSVISIE

DUIVEN - ZEVENAAR - LINGEWAARD - MONTFERLAND
NIJMEGEN-OVERBETUWE-STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN

A 1 5 - A 1 2

Inhoud

Voorwoord	
Inleiding	
DEEL 1 Verkenning	10
Rond Waal en kanaal	12
Stedelijk netwerk	20
De A15 en de A12	30
DEEL 2 Tracévarianten	34
Tracéstudie A15	36
DEEL 3 Gebiedsvisie	46
De regio opnieuw bezien	48
Inpassing van de weg	50
De gebiedsontwikkeling	56
DEEL 4 Opgaven	68
Elf opgaven	69
Uitvoeringsagenda	82
Literatuurlijst	84
Colofon	86

Inleiding

Met dit boekwerkjesteken de samenwerkende partijen, die verantwoordelijkheid nemen voor de gebiedsvisie A15-A12 hun nek uit. Ze steken hun nek uit voor een beschaafde inpassing van de nieuwe en uit te breiden infrastructuur op de A12 en de A15 tussen Valburg (A15) en Ouddijk (A12). Het gaat om een route die dwars door het meer verstedelijkte, en in de toekomst nog verder te verstedelijken, deel van de stadsregio snijdt. Dat vraagt om grote zorgvuldigheid en verantwoorde oplossingen.

Deze gebiedsvisie is ook meer dan het antwoord op de vraag: hoe passen we dat nieuwe stuk A15 en de uit te breiden stukken A15 en A12 goed in? Het is een visie op een route maar vooral ook op een gebied. Allerlei inmiddels gerealiseerde maar ook nog te verwachten functies in de nabijheid van A15 en A12 zullen gaan reageren op de ingrepen die we voorzien. Hoe moet, om maar eens wat te noemen, het Betuws Bedrijventerrein goed worden aangesloten op de A15 ? Daarnaast zal deze operatie ook leiden tot niet eerder gestelde vragen. Wat betekent de aanleg van A15 voor de gebiedsontwikkeling aan de westkant van Zevenaar ? Het zijn maar twee van de vele vragen die deze gebiedsvisie oproept.

De A15-A12 opgave komt voor de verantwoordelijkheid van drie partijen: de rijksoverheid, de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen en daarmee de 20 daarin samenwerkende gemeenten. In het overleg tussen deze partijen is besloten om samen met de zes grondgebiedgemeenten Duiven, Lingewaard, Montferland, Nijmegen, Overbetuwe en Zevenaar een eerste verkenning over de inpassing te maken. De stadsregio werd gevraagd om dat proces te organiseren. Medio 2007 is daarmee een begin gemaakt en met deze gebiedsvisie op tafel kunnen we de conclusie trekken dat de samenwerkende partijen op één lijn zitten, letterlijk en figuurlijk !

Min of meer parallel aan dit proces hebben de gemeenten Duiven en Zevenaar gezamenlijk gewerkt aan een gebiedsvisie A15 op hun eigen grondgebied. De resultaten daarvan zijn ingebracht aan de tafel van de zes gemeenten en de stadsregio. Daarbij bleek dat het gedachtegoed van Duiven en Zevenaar prima past in de gebiedsvisie op de grote schaal van Valburg tot Ouddijk (Zevenaar). Deze gebiedsvisie A15-A12 spoort dus met de gebiedsvisie A15 van Duiven en Zevenaar.

De samenwerkende partijen kiezen voor een duurzame inpassing van de nieuwe en uit te breiden infrastructuur. De snelwegen moeten goed passen op het huidige stedelijke gebied maar ook op het toekomstige stedelijke palet, ze moeten goed passen in het landschap, ze moeten er goed uit zien en ze moeten rekening houden met ecologische waarden. We moeten er ook vooral meer gemak dan last van hebben. Gemak zullen ze geven, last ook. Maar de vraag is niet hoe je de last tot nul reduceert (dat lukt niet) maar vooral hoe je de balans tussen voor- en nadelen zo optimaal mogelijk richting voordelen weet te schuiven. Dat is de opgave.

Deze gebiedsvisie is een eerste aanzet in de richting van het goede plan. De samenwerkende partijen hebben in deze gebiedsvisie een aantal principe-uitspraken over deze grote ingreep gedaan. Ze hebben antwoord gegeven op vragen als:

- Waar leggen we het nieuwe stuk A15 aan: noordelijk of zuidelijk van de Betuwelijn ?
- Waar moet/kan die op het maaiveld liggen en waar moet dat juist niet gebeuren ?
- Kunnen we met de snelweg over of moeten we onder het Pannerdens Kanaal heen ?

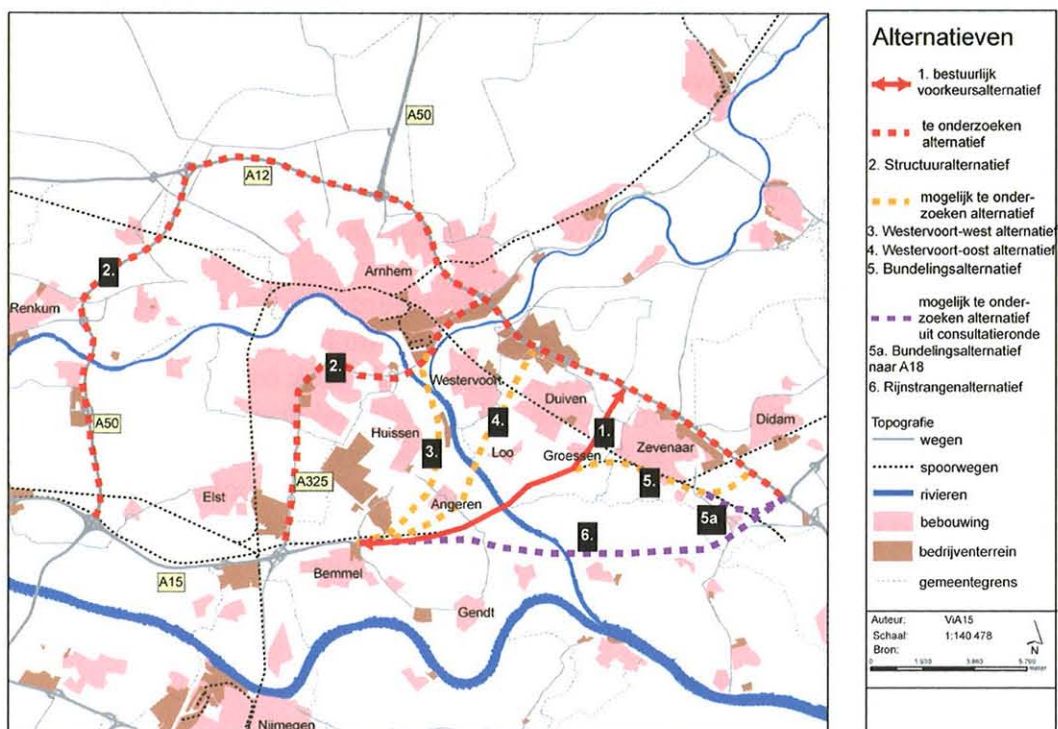
Op andere delen van het tracé tussen Valburg en Ouddijk spelen minder van dit soort hele grote vragen en gaat het meer om zaken als de op- en afritten, de aansluiting op bestaande en nog te verwachten functies, het behoud van panorama's en de landschappelijke verbeteringen.

Zoals gezegd, we zijn er nog lang niet met deze eerste set aan principe-uitspraken en de visie op de gebiedsontwikkeling. Dat we er in deze eerste ronde zo snel uitkomen is wel bemoedigend voor de toekomst. We zijn in staat tempo te maken. Met het oog daarop sluit de gebiedsvisie af met een "to do" lijstje. Het gaat om kwesties die om een oplossing vragen en om vragen die op antwoord wachten.

Wat gaan we met deze gebiedsvisie doen ? We leggen hem voor aan onze partners van de rijksoverheid en de provincie. Daarmee kan de gebiedsvisie ook een rol gaan spelen in allerlei formele en wettelijke processtappen die de komende tijd moeten worden gemaakt. Daarnaast zullen de Colleges van B&W van de in de gebiedsvisie samenwerkende gemeenten het oordeel van hun gemeenteraden vragen. Ook de Stadsregioraad zal gevraagd worden of men zich kan vinden in het perspectief dat we schetsen. Tegen de zomer kunnen we vaststellen op welk bestuurlijk draagvlak we kunnen rekenen.

Intussen nodigen we ieder ander, die geïnteresseerd is in deze "grote opgave" voor de toekomst van dit gebied, uit om de ideeën in deze gebiedsvisie te voorzien van hun kritisch en hopelijk ook constructief commentaar. De partijen die voor deze gebiedsvisie tekenen hebben niet de pretentie dat alleen zij in staat zijn om goede ideeën te ontwikkelen. Wij hopen dat deze gebiedsvisie ook ideeën uit de wereld van politiek, bestuur, samenleving en wetenschap zal opleveren die kunnen worden beschouwd als verrijking van het gedachtegoed in deze gebiedsvisie.

Jaap Modder (modder@destadsregio.nl)
voorzitter van het overleg over de gebiedsvisie A15-A12



Alternatieven doortrekking A15, inclusief het bestuurlijke voorkeursalternatief (bron: VIA15)

Inleiding

De Stadsregio Arnhem Nijmegen, de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat hebben het voornemen om de rijksweg A15 door te trekken naar de A12.

De drie partijen sloten hiertoe in november 2006 een bestuursovereenkomst af. Inmiddels hebben zij voor de uitvoering van de overeenkomst het projectbureau ViA15 opgericht .

Het projectbureau is gestart met de planstudie. In de komende jaren worden een aantal alternatieven bestudeerd. De drie betrokken besturen hebben inmiddels een voorkeur uitgesproken voor een tracé parallel aan de Betuweroute en tussen Duiven en Zevenaar door naar de A12.

Vooruitlopend op de planstudie bestaat bij de direct betrokken gemeenten en de Stadsregio grote behoefte aan een gebiedsvisie A15>A12. De zeven partners streven met deze visie naar een vroegtijdig inzicht in de samenhang tussen de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en de inpassing van de doorgetrokken A15 en de verbrede A12.

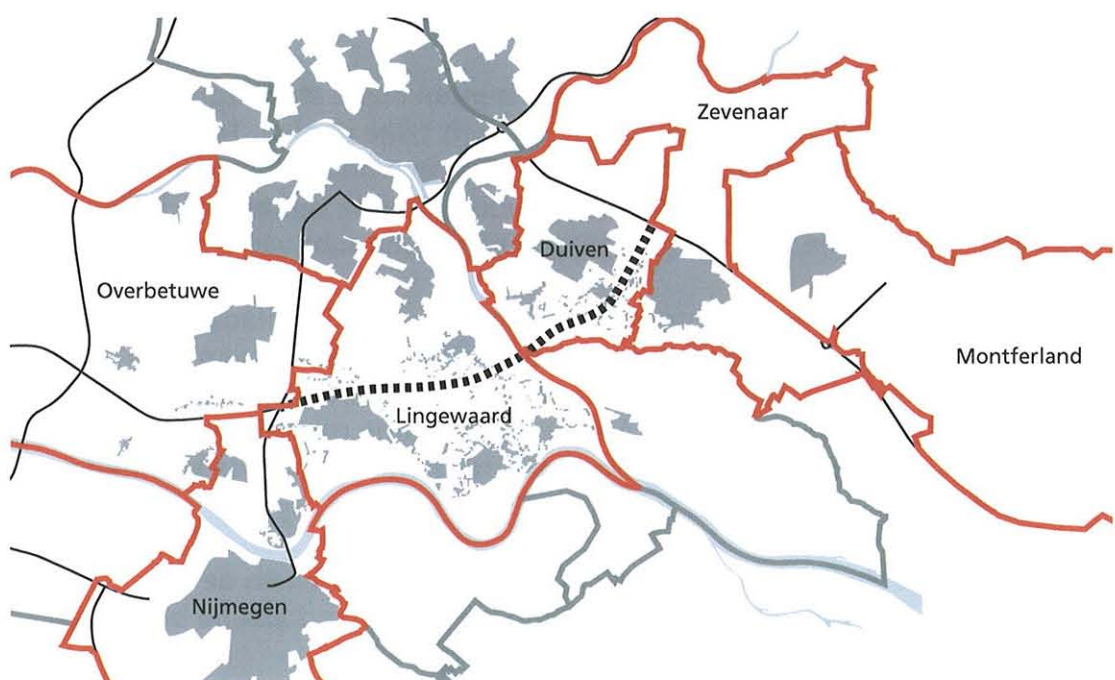
Opgave De opgave voor de gebiedsvisie A15>A12 omvat behalve de doortrekking van de A15 van knooppunt Ressen naar de A12 ook de verbreding van de A12. Daarbij gaat het om de aanleg van 2x3 rijstroken tussen Duiven en het knooppunt Oud Dijk.

Uitgangspunt voor de gebiedsvisie is het bestuurlijk voorkeurstraject. De opgave is driedelig en omvat een verkenning van de varianten van dit tracé, het schetsen van een goede inpassing van de weg en het benoemen van de kansen die zich voordoen voor de gebiedsontwikkeling.

Doel Met de gebiedsvisie kiezen de gemeenten en de stadsregio voor een actieve opstelling. Die actieve opstelling heeft twee doelen. Ten eerste streven de initiatiefnemers van de studie naar een onderbouwde inbreng in het proces van de planstudie. Met de voorliggende verkenning willen zij tot een visie komen. Eén visie als gezamenlijk standpunt van alle betrokken gemeenten.

Daarnaast hebben de partners als doel om de ruimtelijke planvorming in de regio vroegtijdig af te stemmen op een mogelijke komst van de A15 en de kansen die zich daarbij voordoen. De gebiedsvisie sorteert voor op de uitkomst van de planstudie. Dit omdat verschillende ruimtelijke ontwikkeling een lange voorbereidingstijd hebben. Vooruitzien helpt om de kwaliteit te vergroten.

Status De gebiedsvisie is een product van zes gemeenten en de Stadsregio. De visie wordt ter vaststelling nu voorgelegd aan de betrokken gemeentebesturen en daarna aan de stadsregioraad.



Betrokken gemeenten binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen

Aanpak Alle gemeenten langs de A15 en de A12 - Overbetuwe, Nijmegen, Lingewaard, Duiven, Zevenaar en Montferland - zijn actief betrokken geweest bij het planproces. De uiteenlopende stappen zijn besproken in het bestuurlijk overleg.

Afstemming A15 In het convenantenoverleg van 12 juli 2007 is ingestemd met het opstellen van een gebiedsvisie A15>A12. Omdat het mandaat bij de gemeenten ligt werd besloten om dit onder coordinatie van de stadsregio te doen.

Het voorliggende product voldoet aan de vier doelen uit het convenantenoverleg. Het benoemt de meerwaarde, er worden kansen aangegeven voor aansluitingen, landschap en functionaliteiten. De visie biedt ook een ruimtelijk toetsingskader. De visie kan naast de startnotitie worden gelegd en als toetsingskader voor ruimtelijke kwaliteit dienen. Ook geeft de visie zoals gevraagd impliciete en expliciete definities van de beoogde ruimtelijke kwaliteit. Tot slot draagt de gebiedsvisie in zijn opzet en aanpak bij aan de gewenste consultatie.

De visie draagt bij aan het stappenplan; het geeft een globale begrenzing en een ontwerpidee op masterplanniveau, afspraken over integrale planvorming kunnen op basis van de gebiedsvisie worden gezet. Verder ligt het in de bedoeling om een intentieovereenkomst over de gebiedsvisie te sluiten met de betrokken overheden. Afspraken over financiële verevening lijken voornamelijk nog niet te verwachten, en ook marktpartijen zullen in dit stadium nog niet bereid zijn iets te zeggen over hun bijdrage. Daarvoor moeten de publieke partijen eerst helder zijn over hun eigen ambities. De gegenereerde consensus onder de betrokken gemeenten draagt wel bij aan een optimale dienstverlening richting de marktpartijen.

Leeswijzer De gebiedsvisie is opgebouwd uit vier delen. Het eerste deel vormt een verkenning van de regio en van de bestaande snelwegen. De verkenning begint met een beschrijving van het landschap en de historie. Aan de hand daarvan wordt een karakterisering gegeven van de regio en zijn kwaliteiten. Daarna volgt een beeld van het voorgenomen beleid aangaande de verdere ontwikkeling van de stadsregio. De verkenning wordt afgesloten met een typering van de beide bestaande snelwegen, de A15 en de A12.

In deel twee wordt ingegaan op de studie naar tracévarianten. De mogelijke varianten voor de tracering van het nieuwe deel van de A15 worden hier verkend, de effecten in beeld gebracht.

Deel drie presenteert de visie op het gebied in het kader van de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. Dit deel opent met een typering van de regio in het kader van de weg. Daarna volgt een studie naar een goede inpassing van de snelweg in stad en landschap. Hoogteligging, geluidschermen en passages van de weg komen daarbij aan bod. Een aanscherping van de agenda voor de ontwikkeling van het gebied op basis van de visie sluit dit deel af.

In deel vier wordt de gebiedsvisie tot slot middels elf opgaven uitgewerkt in een agenda voor de komende jaren.



DEEL 1
VERKENNING



Ontstaansgeschiedenis; oorspronkelijke rivierlopen, stroomruggen, oeverwallen en komgebieden

Rond Waal en kanaal

Als start van de gebiedsvisie is een verkenning gemaakt van de bestaande opbouw van de Stadsregio Arnhem Nijmegen met daarbij de nadruk op het plangebied voor de A15 en de A12. Deze verkenning vormde een eerste stap in de zoektocht naar aanknopingspunten voor de tracering, de inpassing en de gebiedsontwikkeling rond de weg. Het is een zoektocht naar verschillen en overeenkomsten, naar karakteristieken en kwaliteiten.

Het landschap De Stadregio Arnhem Nijmegen is landschappelijk te typeren als rivierengebied. Drie forse stuwwallen flankeren in het oosten van de Betuwe een breed dal waarin Rijn en Waal afstromen richting zee. De rivieren hebben het ontstaan bepaald. Bij hogere waterstanden overstroonden de rivieren het land. Het zwaardere zand dat de rivieren meebrachten uit de bovenloop zetten zij direct naast de bedding af, de lichtere klei kwam verderop terecht. Zo ontstond het typerende patroon van stroomruggen en komgronden. Regelmatig is de loop van de rivieren verschoven. Met de bedijking werd dit patroon echter vastgelegd waardoor er een markant verschil ontstond tussen de binnendijkse gronden waar de rivier niet meer kwam en de uiterwaarden die nog altijd overstroonden bij hoog water.

Het oeverwallenlandschap heeft een zandige ondergrond en ligt iets hoger. Dit was van oudsher de meest veilige plek om te wonen. Het beeld wordt nu gekenmerkt door zijn grote afwisseling. Akkergronden, boomgaarden, kassen, lintbebouwingen en kleine buurtschappen zijn op de ruggen te vinden.

De fijne klei klonk in als de gronden droogvielen. De grote komgebieden liggen daardoor wat lager. Doordat het erg natte gronden waren zijn ze pas later in cultuur gebracht. Om ze te kunnen gebruiken moesten ze eerst goed ontwaterd worden. De komgronden zijn nu vaak uitgestrekte en open landerijen die een heel regelmatige verkaveling kennen.

De uiterwaarden staan nog steeds onder invloed van de rivier. De gronden kennen daardoor een beperkt agrarisch gebruik. Forse beplanting wordt in het rivierbed vermeden teneinde de doorstroming bij hoog water niet te belemmeren. De kleiwinning heeft gezorgd voor gaten maar ook voor de karakteristieke steenfabrieken. Het huidige beeld is gevarieerd.



1950: Arnhem en Nijmegen tussen stuwwal en rivier



1980: steden maken sprong over rivier, tussengebied nog leeg



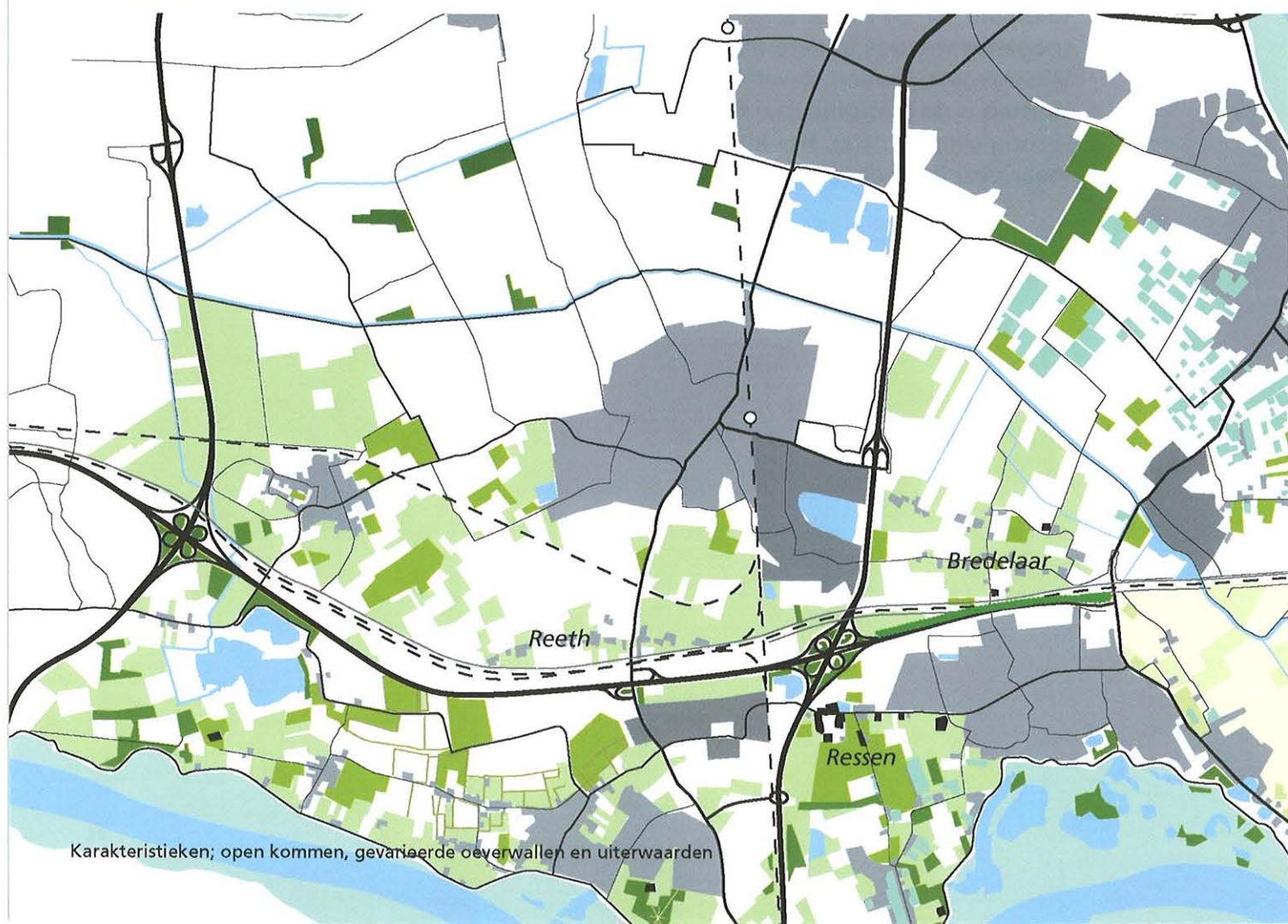
2010: fors gegroeide regio

De historie Op de kaart van 1910 is goed te zien waar de hogere en drogere gronden zich bevonden. Als eerste springen Arnhem en Nijmegen in het oog. De twee steden liggen precies op de rand van de stuwwal aan de rivier. Wonen met droge voeten, water nabij voor het transport. De stadsuitbreidingen liggen op de stuwwal en zoeken langzamerhand de lommerrijke bossen op. De spoorlijnen tussen Arnhem en Nijmegen en tussen Arnhem en Zevenaar zijn gerealiseerd, de autoverbindingen zijn nog heel mager. Het valt op hoe leeg en hoe open het rivierenland eigenlijk is. Verschillen tussen stroomrug en komgebied zijn herkenbaar in het grondgebruik.

In 1958 lijken de wegen wel de boventoon te voeren. Dat ontstaat mede door een grafisch verschil tussen de kaarten. Maar de A325 tussen Arnhem en Nijmegen staat er op. Deze werd in 1953 opengesteld. De A12 richting Duitsland is aangegeven en getraceerd. De weg zou in 1964 worden geopend. Buiten de snelwegen lijken ook de provinciale wegen tussen Arnhem en Nijmegen en tussen Arnhem en Zevenaar onder handen genomen. Daarbij hebben Zevenaar, Huissen, Bemmelen en Elst nog steeds een heel bescheiden omvang. Het zijn verspreide nederzettingen, de kernen zijn klein. Arnhem heeft de sprong over de rivier gemaakt, Malburgen is in aanbouw.

De stap naar 2008 is groot. Het meest in het oog springend is de enorme toename van de bebouwing. Niet alleen is Arnhem-Zuid fors in omvang toegenomen, ook andere plaatsen zijn uitgegroeid tot omvangrijke kernen. Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam vormen een opvallende reeks. Bij Huissen is de glastuinbouw fors gegroeid. En ook Nijmegen maakt nu de sprong over de rivier. Het Rijnstrangengebied bestaat nog uit open land maar over het geheel genomen verdicht de regio zich fors.

-  Bebouwing
-  Bijzondere bebouwing (indicatief)
-  Boomgaard
-  Bos
-  Uiterwaarden
-  Open komgebied



Karakteristieken; open kommen, gevarieerde oeverwallen en uiterwaarden

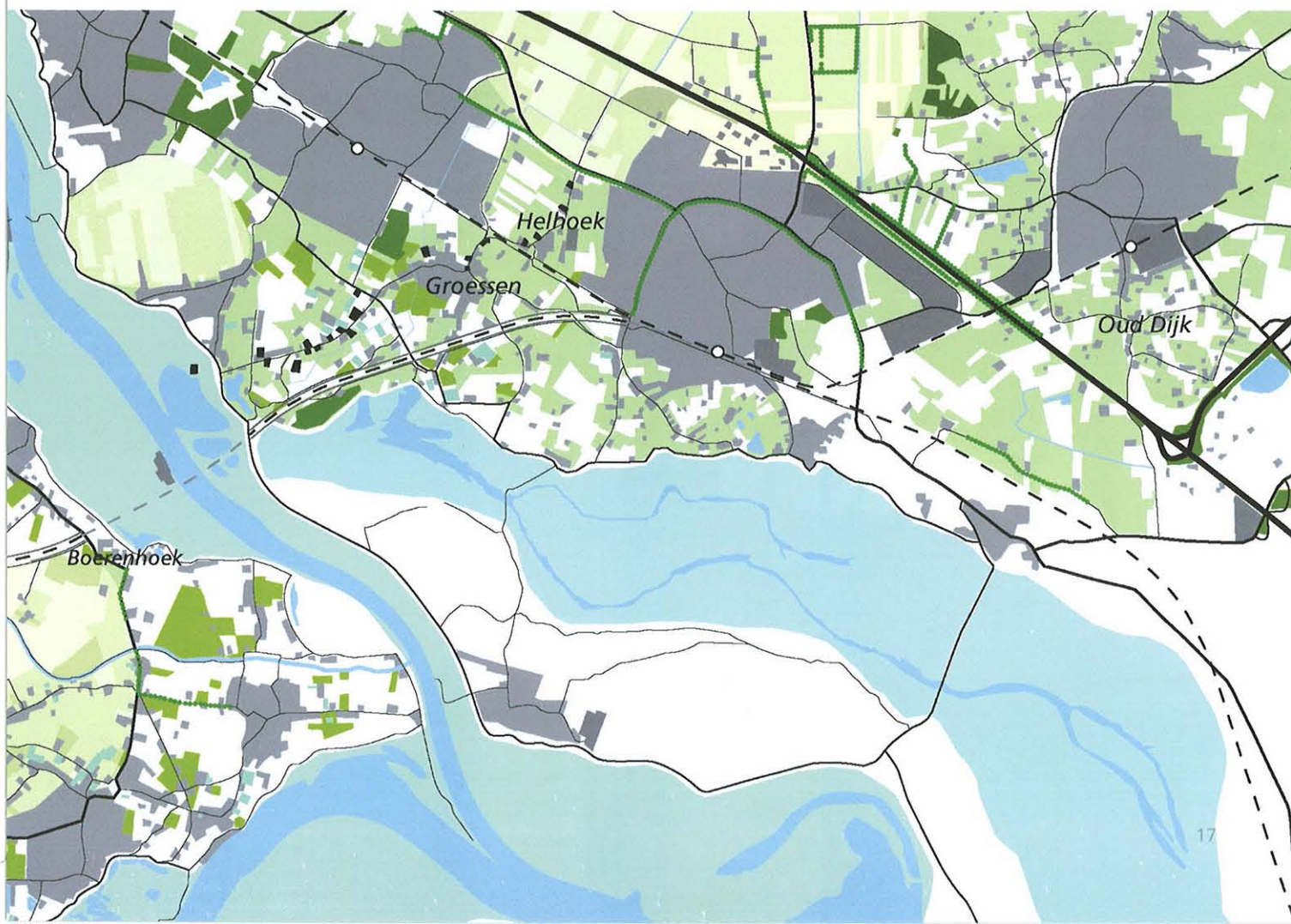
Karakteristieken Nog steeds zijn de typische verschillen tussen uiterwaard, oeverwal en komgrond bepalend voor het landschap.

De rivieren en hun uiterwaarden vormen inmiddels een erkend en waardevol landschap; het Nationaal Landschap Gelderse Poort. Het gebied is van grote waarde voor de natuur maar ook voor de recreant. Voor de recreant spelen buiten het water de dijken een hoofdrol. Deze vormen lange doorgaande routes en bieden, iets verheven boven het landschap gelegen aan met name de fietser, een prachtig overzicht. Kolken, putten en strangen vormen bijzondere onderdelen die op verschillende plekken terugkomen.

De oeverwallen worden nog steeds gekenmerkt door hun afwisseling.

Deze oeverwallen zijn niet beschermd maar doordat dit wel de plek was van de eerste bebouwing herbergen ze tal van bijzondere elementen. We vinden hier diverse buurtschappen en veel verspreid liggende bebouwing. Verschillende panden stammen uit lang vervlogen tijden en herinneren aan het agrarische verleden van de streek. Daarbij gaat het om havezaten en boerderijen. De oeverwallen hebben over het algemeen ook een grote archeologische waarde. Onder andere de restanten van de Limes, de oude grens van het Romeinse rijk, zijn hier te vinden.

De komgronden worden vooral gewaardeerd om hun openheid. Ze bieden ruime zichten op de omgeving.



Stroomruggen



Weide



Noordrand van Bommel



Boerenhoek



Boomgaard bij Doornenburg



Verspreide boerderijen in Helhoek



Ressen



Dierenweide



Groessen

Komgebieden



n kom Lingewaard



ge



n bij Bredelaar



en duiven en Zevenaar

Uiterwaarden



Natuurgebied Kandia



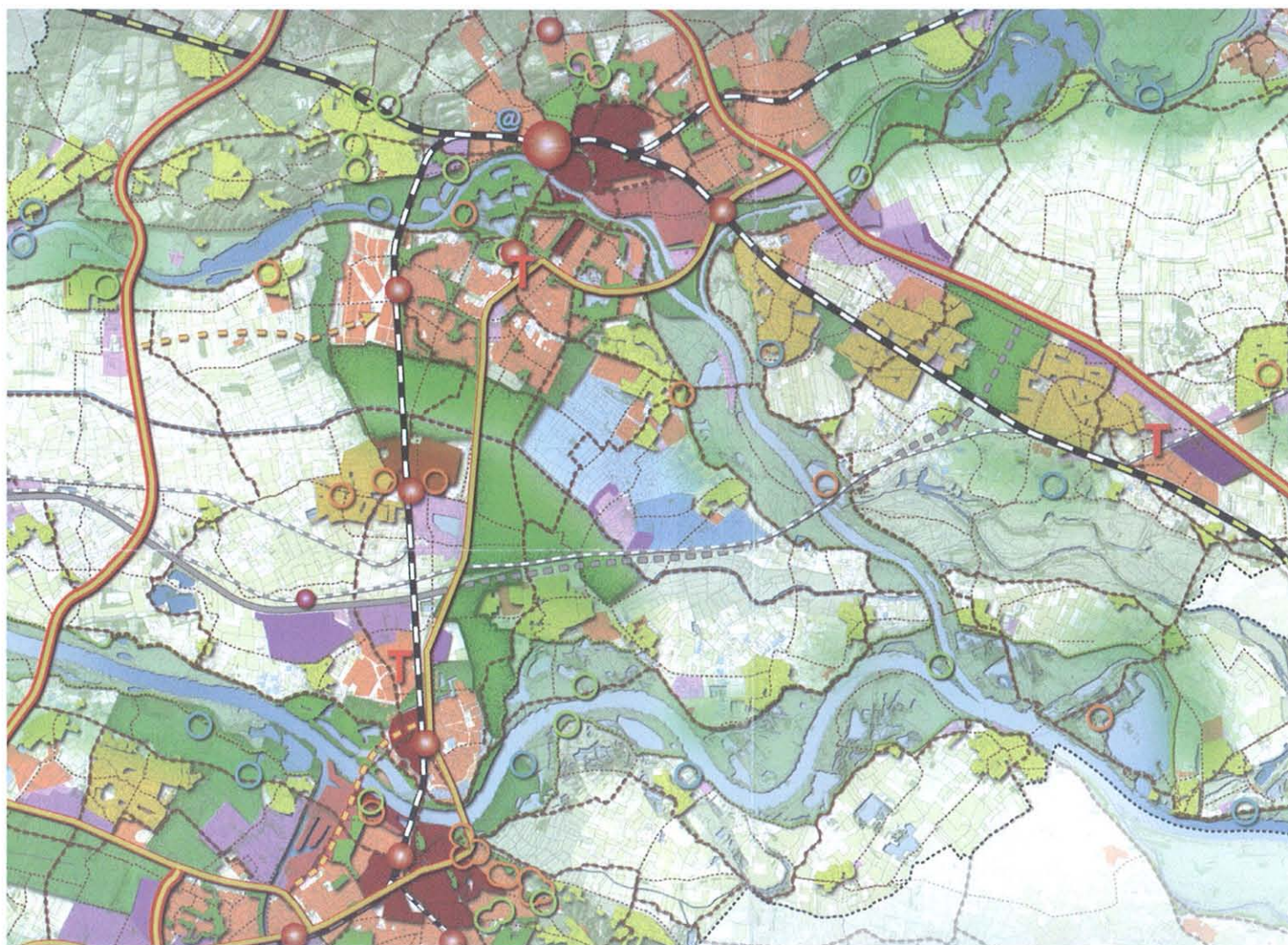
Uiterwaarden Pannerdensch Kanaal



Pannerdensch Kanaal



Uiterwaarden bij Loo



Het regionale plan (bron: Regionaal plan 2005 - 2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen)

Stedelijk netwerk

Het regionaal plan Nadat Arnhem en Nijmegen in vroeger tijden voor hun stedelijke uitbreidingen aanvankelijk ieder hun eigen koers kozen is er inmiddels spraken van de regio als een samenhangend geheel. Beide steden vormen samen met de omliggende dorpen en steden inmiddels één stedelijk netwerk. Die erkenning ontstond in de jaren '90, de regio werd als knooppunt opgenomen in de plannen van het Rijk. Inmiddels is de samenwerking uitgegroeid en heeft deze concreet vorm gekregen in de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

In 2006 werd het 2^e regionale structuurplan voor de regio vastgesteld, een plan voor een aantrekkelijke en internationaal concurrerende regio. Met dit plan spreekt de regio zich breed uit over allerlei thema's van de ruimtelijke ontwikkeling.

Nieuwe kaart Als we de 'nieuwe kaart' van de regio bekijken, een kaart waarop alle voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen zijn verzameld, dan wordt duidelijk dat de regio een ambitieus groeiprogramma heeft. Tot 2020 zullen in de regio 34.000 woningen, 320 hectare bedrijfsterrein en een groot aantal kantoren worden gerealiseerd.

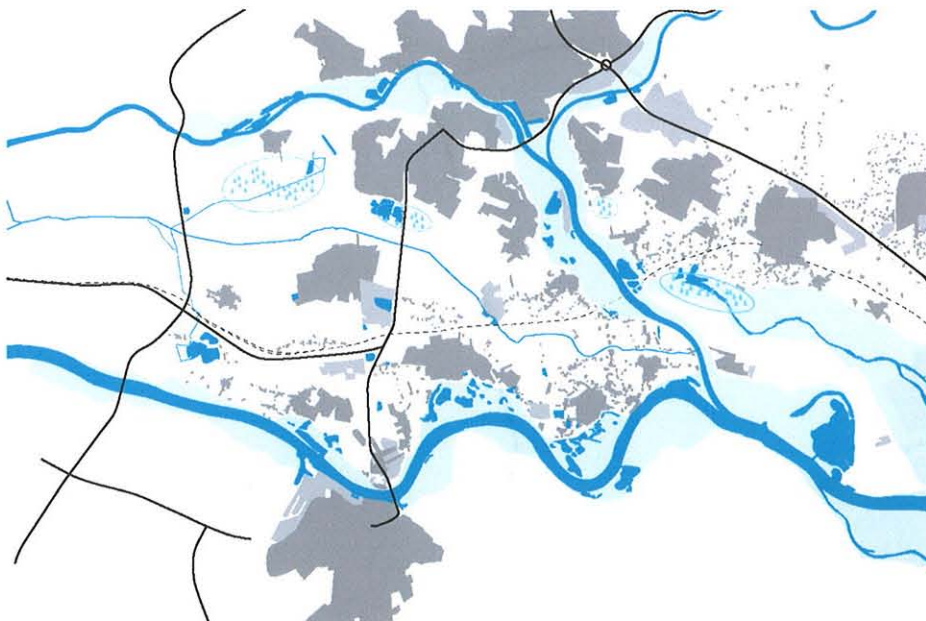
De ontwikkeling steunt daarbij op de krachtige bestaande landschappelijke kwaliteiten van heuvels en rivieren die verder worden ontwikkeld in onder andere Park Lingezegen en Nationaal Landschap de Gelderse Poort en kan niet zonder het vergroten de bereikbaarheid binnen de regio.



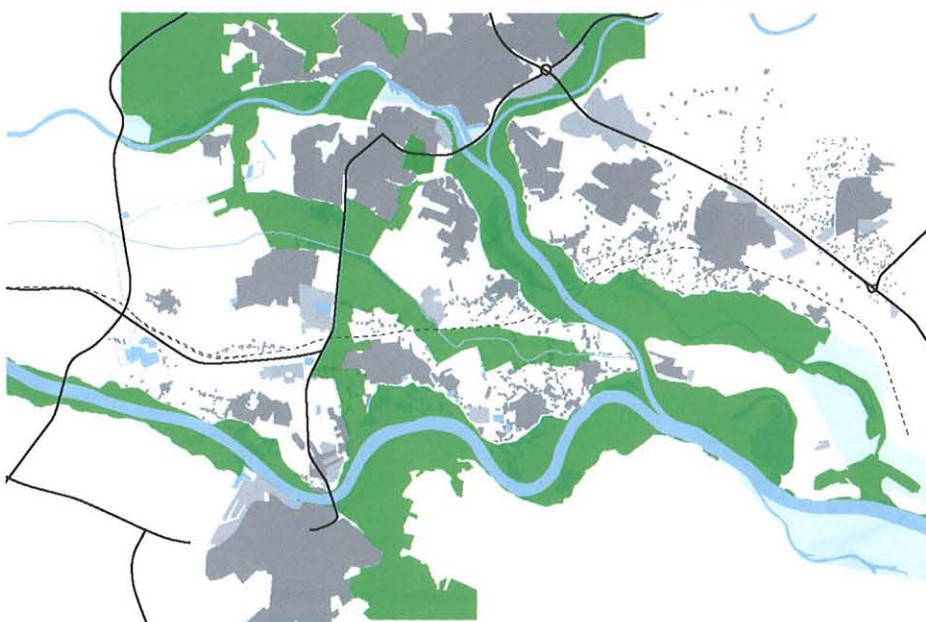


- 1 Zoekgebied windmolenpark
- 2 ROP
- 3 Betuws bedrijventerrein
- 4 Uitbreiding bedrijventerrein 'De Grift'
- 5 Waalsprong - Nijland
- 6 Transferium en Station
- 7 Perifere en grootschalige detailhandelsvestiging (PDV/GDV)
- 8 Waalsprong - Groot Oosterhout en Visveld
- 9 Tangent Elst
- 10 Uitbreiding Elst
- 11 Uitbreiding Elst, Westeraam
- 12 Schuitgraaf
- 13 Uitbreiding bedrijventerrein Bemmelen
- 14 Uitbreiding bedrijventerrein Pannenhuis
- 15 Uitbreiding Agropark
- 16 Herstructurering glastuinbouw Huissen-Angerden
- 17 Glastuinbouwproject Bergerden
- 18 Uitbreiding Huissen
- 19 Reservelocatie glastuinbouw
- 20 Uitbreiding Angeren

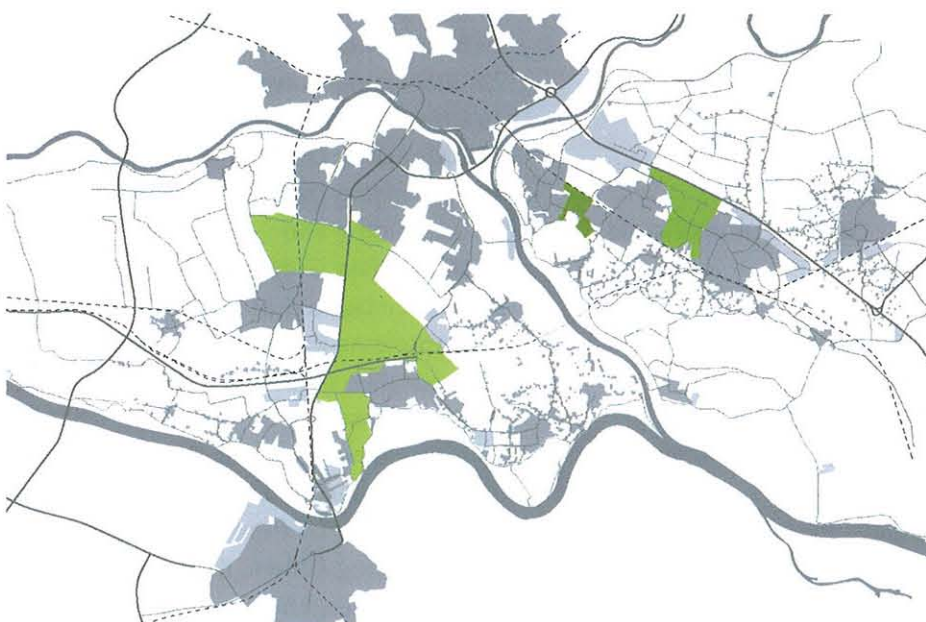
- 21 Uitbreiding Westervoort
- 22 Uitbreiding bedrijventerrein Seingraaf
- 23 Bedrijventerrein De Roelofshoeve II
- 24 Bedrijventerrein Centerpoort-Noord
- 25 Uitbreiding Duiven
- 26 Ontwikkeling spoorzone Duiven
- 27 Uitbreiding Duiven, Kloosterkamp
- 28 Uitbreiding Duiven, Plakse Weide
- 29 Uitbreiding Loo
- 30 Uitbreiding Groessen, Diesfeldt
- 31 Glastuinbouwcluster Groessen
- 32 Uitbreiding Zevenaars, Reisenakker
- 33 Spoorallee met station Zevenaars-Oost en transferium
- 34 Uitbreiding Zevenaars, Groot Holthuizen
- 35 Bedrijventerrein Zevenaars-Oost, 7 Poort
- 36 Uitbreiding bedrijventerrein Didam
- 37 Uitbreiding Didam, Kerkwijk
- A Park Lingezege
- B Landschapszone Nijmegen
- C GIOS Duiven Zevenaars



Water: bestaande waterlopen en zoekgebieden regionale waterberging



Ecologische hoofdstructuur: langs de rivieren en door het midden



Groene Buffers: Park Lingezegen en GIOS Duiven-Zevenaar Westervoort-Duiven

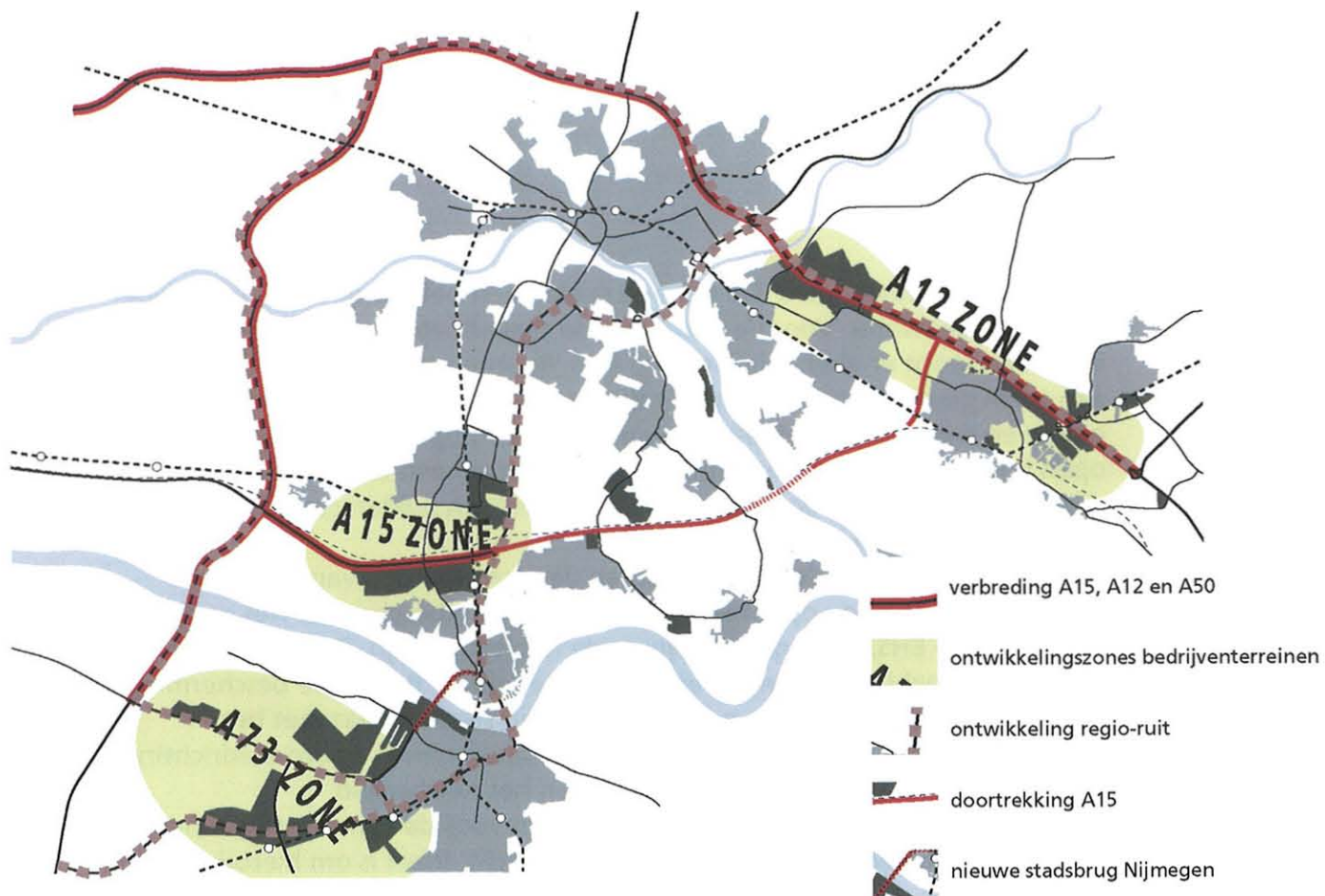
Natuur en regionaal park De rivieren spelen een belangrijke rol in de afvoer van ons regenwater. Voor de toenemende pieken wordt ruimte gezocht. Inmiddels loopt er al enkele jaren de PKB 'Ruimte voor de Rivier' die hier aan vorm geeft. Binnendijs speelt de Linge een hoofdrol. Dit goeddeels gegraven riviertje koppelt als het ware de uiteenlopende laaggelegen en open komgebieden aaneen. Binnendijs wordt op een tweetal plaatsen gezocht naar ruimte voor waterberging, zowel ten zuiden van Arnhem als ten zuidwesten van Zevenaar.

In het Rijksbeleid worden de rivieren en de uiterwaarden vanwege hun grote natuurwaarden op uiteenlopende manieren beschermd. Het gebied 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.

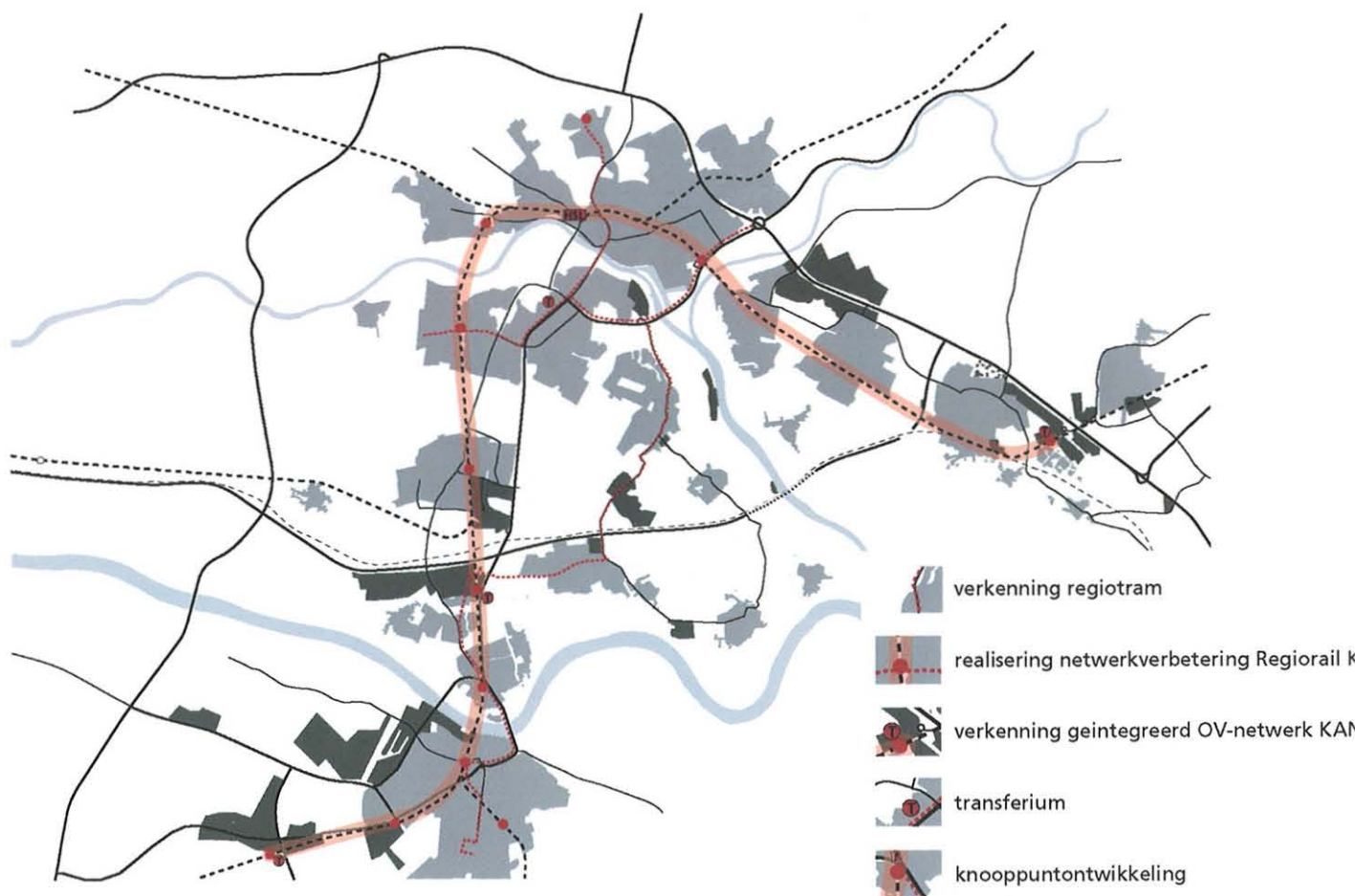
In het beleid van de Stadsregio is de aandacht voor de contramal van het stedelijk gebied een speerpunt. De regio verdicht; inzet is om hierbij de uitloop van de stedeling naar het landelijk gebied als kwaliteit van de regio te garanderen. Samen met de provincie en de gemeenten zal Park Lingezegen de komende jaren gefaseerd worden aangelegd. Daarnaast staan investeringen op de agenda in de overgangszones tussen stad en land, zoals middels de GIOS gelden in het gebied tussen Duiven en Zevenaar.



Uiterwaarden



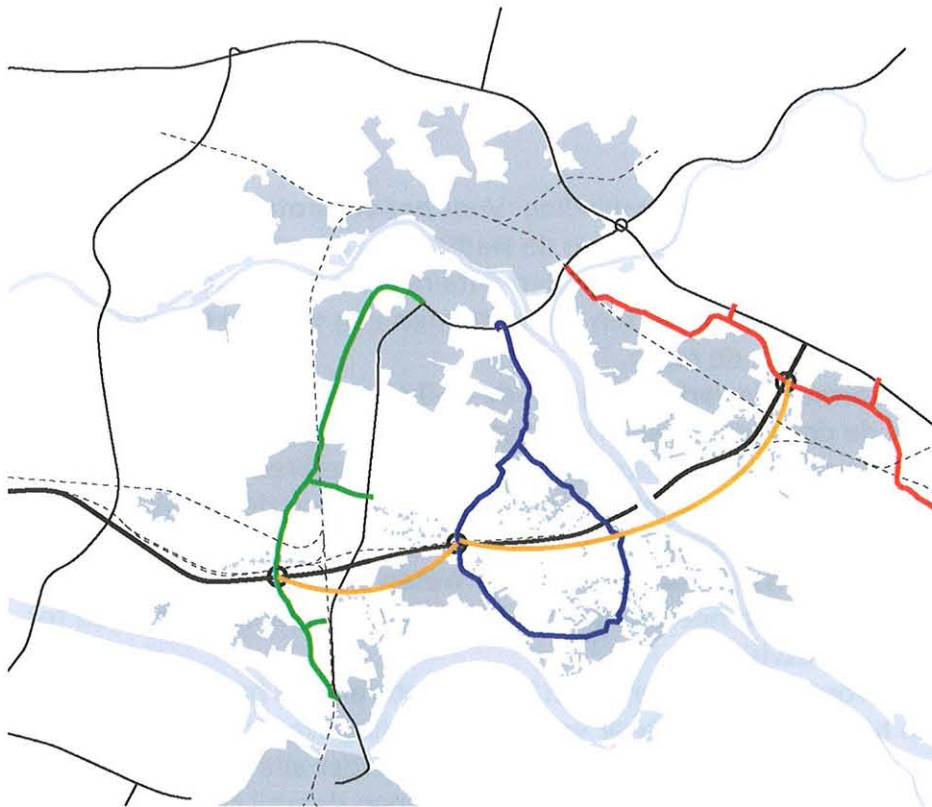
Relaties bereikbaarheid en werken



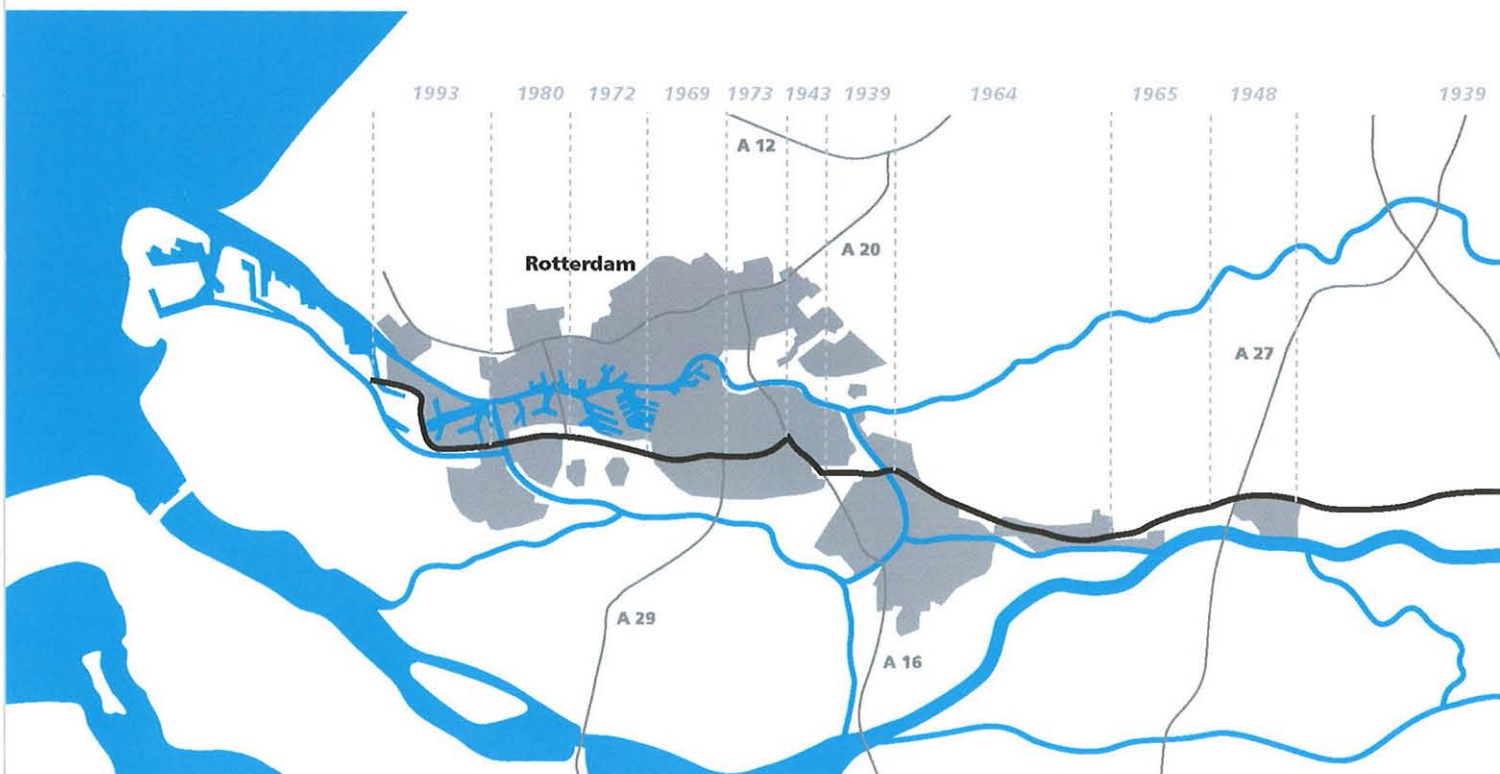
Bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling Voor het vergroten van de bereikbaarheid zijn in het beleid van de stadsregio twee sporen ingezet, namelijk weg en spoor. Het zijn complementaire ontwikkelingen in het regionaal plan. De beide projecten ondersteunen een verdere uitbouw van de werkgelegenheid in de regio.

Voor de weg vormen de verbreding van de A50 en de A12 samen met de realisatie van de doorgetrokken A15 de voornaamste projecten. Dit buiten de realisatie van een tweede brug bij Nijmegen. De verbreding en de aanleg van de snelwegen is onder andere van groot belang voor de bereikbaarheid van de regionale bedrijventerreinen. Het regionaal plan kent een drietal concentratiegebieden voor de bedrijven, te weten de A73, de A15 en de A12 zone. De stadsregio heeft in deze zones het voortouw om te komen tot bovenlokale gebiedsvisies.

Tegelijkertijd wordt hard gewerkt aan het verbeteren van het openbaar vervoer. Een belangrijke openbaar vervoerverbinding wordt daarbij gevormd door het spoor. Deze verbinding rijgt in feite ongeveer alle steden en dorpen binnen de regio aaneen. De diverse stations vormen daarbij belangrijke knooppunten. Juist op die plekken waar overstap- en verblijfsmomenten liggen, ontstaan er ontwikkelingslocaties voor nieuwe centra van stedelijke activiteit. Het bijeenkomen van spoor en snelwegen wordt gebruikt om transferia op te zetten om openbaar vervoer en wegen te verknopen tot één vervoersnetwerk.



Aaneenrijging lokale wegenselsels

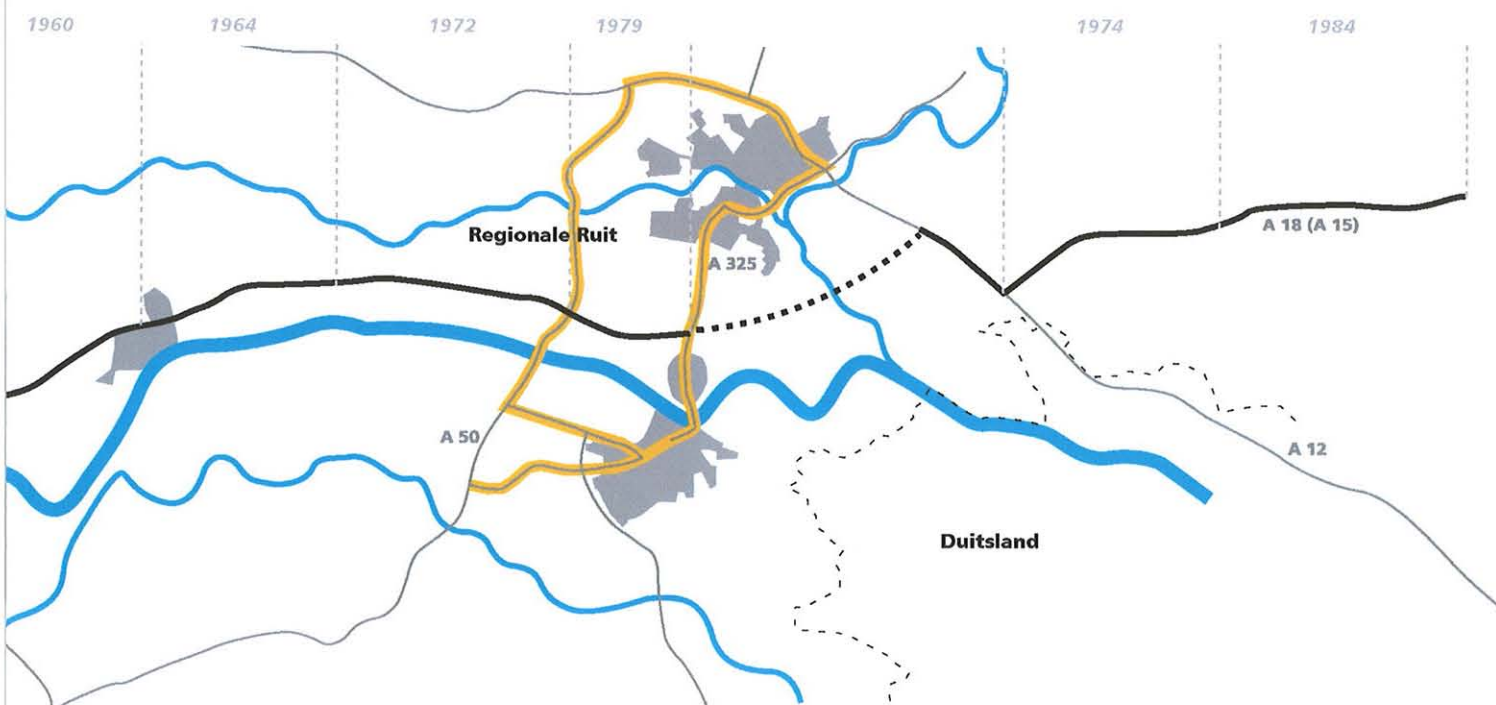


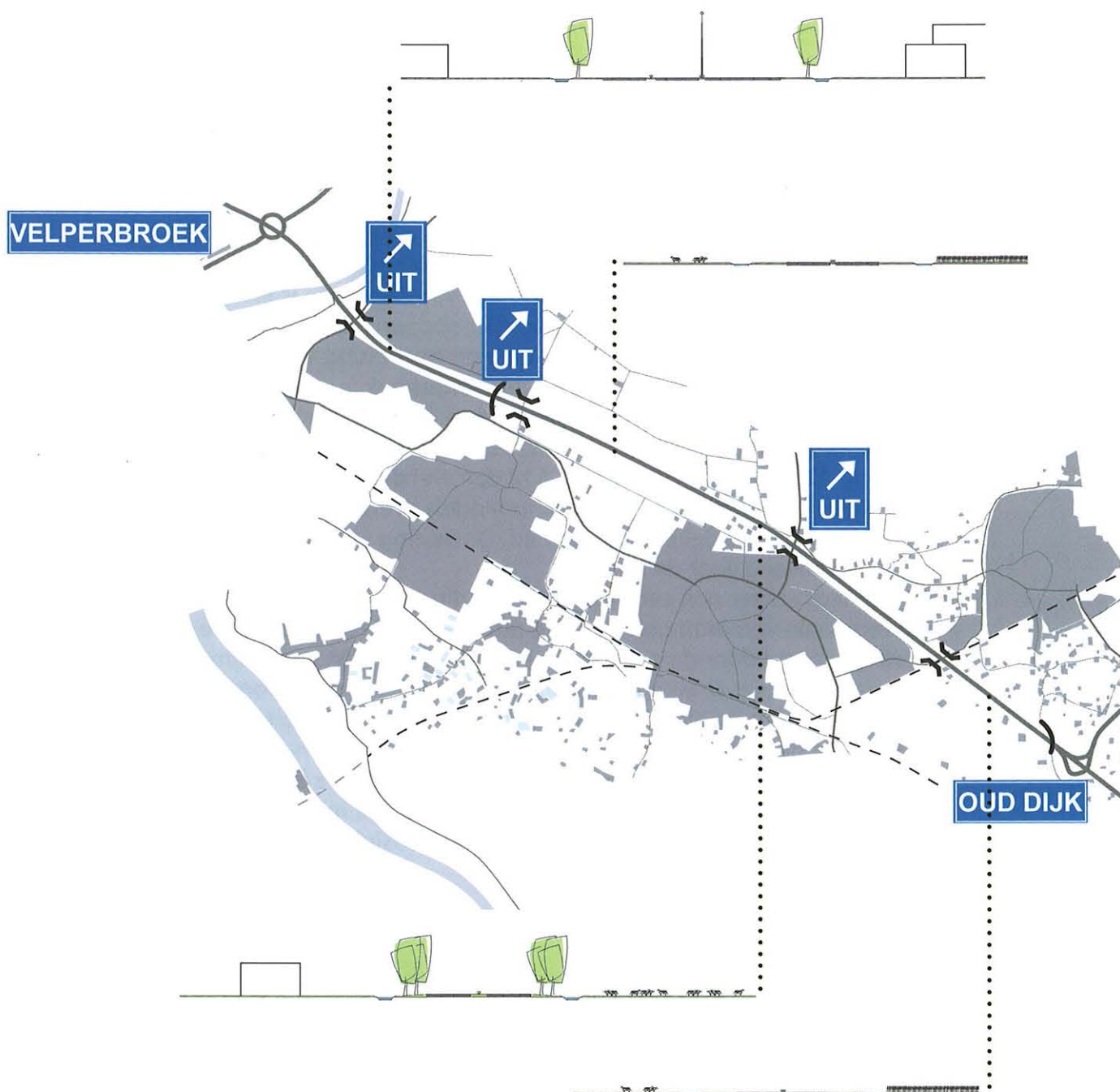
Tracé A15, transportader van Rotterdam naar Duitsland

Stadsregio en A15 De snelweg A15 vervult een tweetal rollen binnen de bereikbaarheid van de regio.

Ten eerste kan de bereikbaarheid van de regio niet los gezien worden van de positie in het land. De A15 was oorspronkelijk gepland als route van Rotterdam naar Enschede. Het laatste deel van deze weg is echter nooit gerealiseerd. Wel is later het deel vanaf knooppunt Oud Dijk naar Varsseveld aangelegd. Deze verbinding voorziet in een ontsluiting van de Achterhoek. Belangrijker dan de verbinding naar de Achterhoek is de route van Rotterdam naar het noordelijke Ruhrgebied. Dat verkeer wordt momenteel overgenomen door de regionale ruit. De auto's kiezen of een verbinding vanaf de A15 over de A50 naar de A12 dan wel de A325 en de Pleyroute naar Velperbroek. Beide wegen zijn inmiddels overbelast, auto's kiezen ook de A73 naar het zuidelijke Ruhrgebied. Ontlasting van de routes is dan ook van groot belang voor de regio.

De A15 legt echter ook een nieuwe verbinding binnen de regio. Het patroon van regionale verbindingen laat drie uiteenlopende aders zien. De eerste wordt gevormd door de oude weg van Arnhem via Elst naar Nijmegen. Een tweede ader door de weg door Huissen en daarna in een boog rond de kom bij Angeren, Haalderen en Bemmelen. Een doorsteek sluit deze ring weer aan. De derde verbinding is de oude weg van Arnhem, via Westervoort en Duiven naar Zevenaar. De verlengde A15 verbindt de Betuwe met de Liemers. Nu gaat dat nog met de pont of moeten de inwoners een fors stuk omrijden. De weg vormt in de toekomst een kortsluiting tussen de drie regionale verkeersverbindingen.





Wegopbouw A12



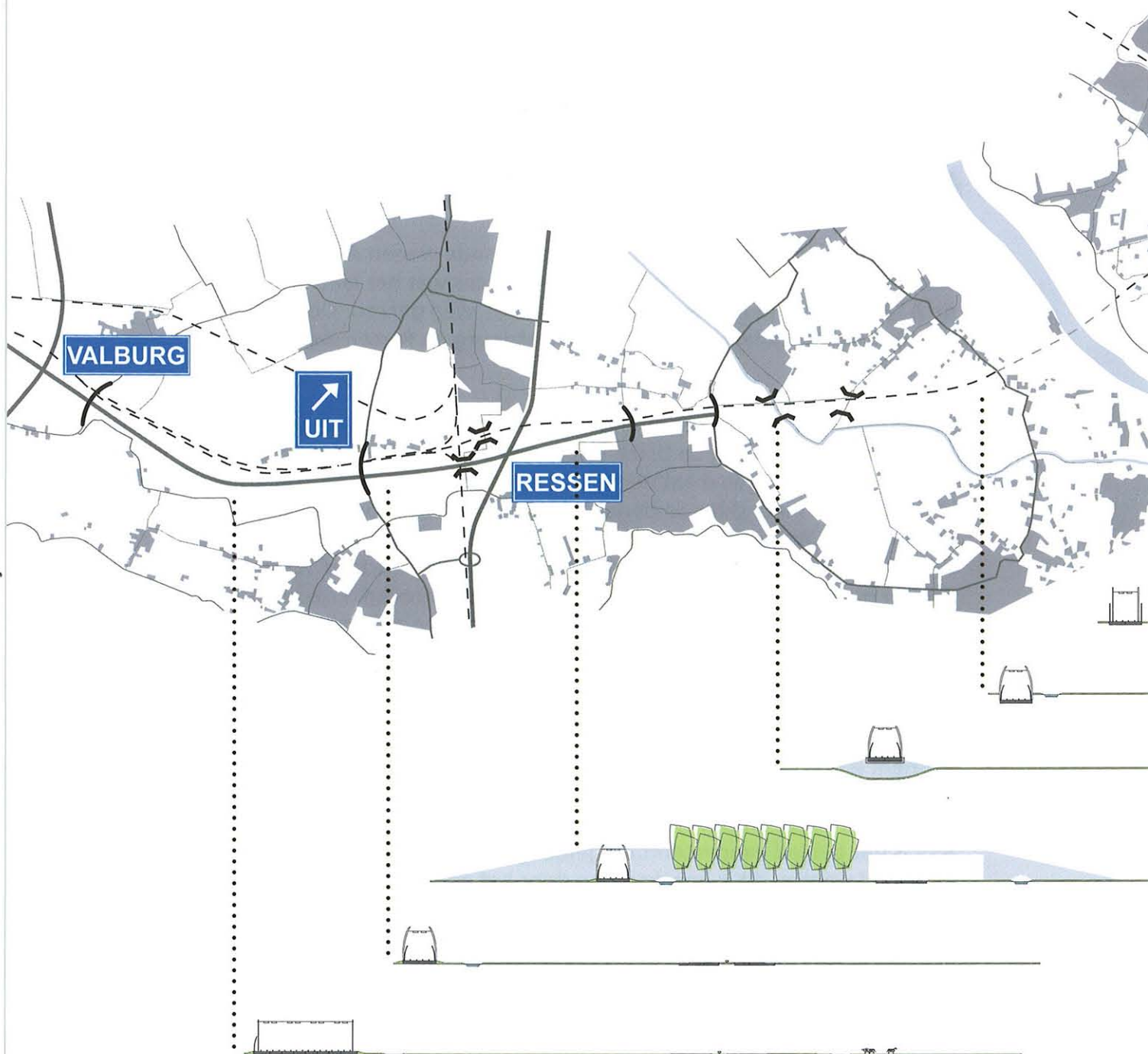
Beeld van de A12 van Velperbroek naar Oud Dijk

De A15 en de A12

Buiten de regio is het ook zaak om de bestaande wegen A15 en A12 te verkennen. Het deel tussen Arnhem en de grens was het laatste stuk van de A12 dat werd gerealiseerd. In 1964 was de weg gereed. Ook de A15 is gefaseerd aangelegd. Het deel tussen Valburg en Ressen werd in 1980 voltooid.

De A12 De A12 duikt hier vanaf de Veluwe in het gebied van de Liemers. Hij kruist middels een brug de IJssel. Het eerste deel van de brug tot de afslag Duiven is breder; twee maal drie of twee maal vier rijstroken. Dit komt in belangrijke mate door de benodigde weefvakken voor de afslagen van Velperbroek, Westervoort en Duiven. Aan de zuidzijde vormt de oude brug over de IJssel tot de afslag Westervoort een parallelstructuur. Na de afslag Duiven gaat de weg door met twee maal twee rijstroken. Er is een smallere middenberm, in deze berm staat een geleiderail. De buitenbermen zijn hier breed genoeg om zonder geleiderail vrij zicht op de landerijen rondom te bieden. Zevenaar is momenteel bereikbaar via de afslag Griethse Poort. Aan de zuidzijde kent de Griethse Poort één oprit en één afrit terwijl er aan de noordzijde twee opritten en één afrit zijn. De tweede oprit voert richting Arnhem en vervult vooral een belangrijke rol voor Didam. Het wegbeeld versmalt zich ter hoogte van Zevenaar; langs de weg staan bomenrijen. Deze zetten zich voort tot het knooppunt Oud Dijk. In het routeontwerp voor de A12 is het gebied aangemerkt als gemengd landschap. Dat komt meer door de schaal waarop dit is bekeken dan door het aanwezige landschap. De kom ten noorden van Duiven vormt een grootschalig open gebied. De open kom biedt hier een prachtig zicht op de stuwwal van de Veluwe. In een rapport van het Ruimtelijk Planbureau is deze locatie onlangs aangewezen als een van de belangrijkste snelwegpanorama's. Pas rond Didam heeft het gebied weer het gevarieerde en gemengde karakter van een oudere stroomrug.

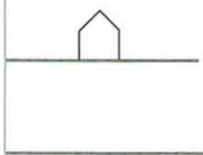




Wegopbouw A15

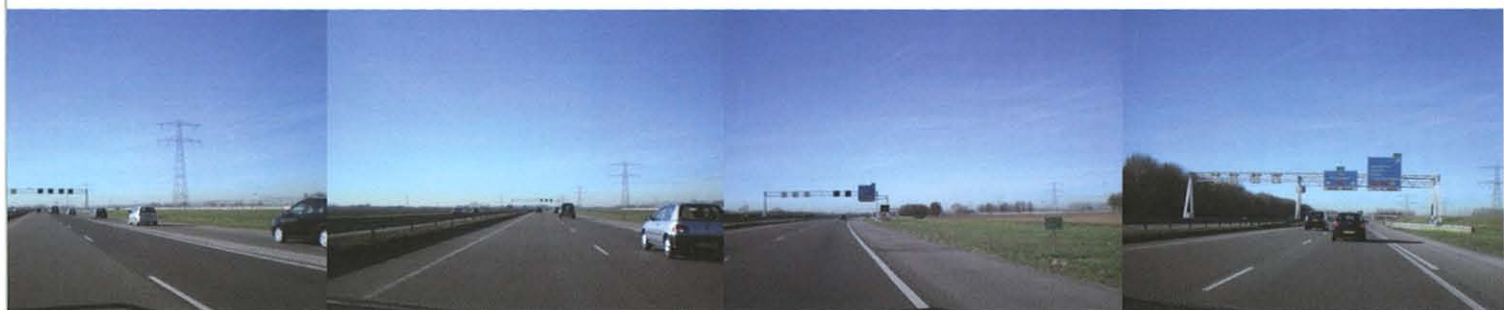


Beeld van de A15 van Bommel naar Valburg



De A15 De A15 is binnen het studiegebied nu alleen aanwezig tussen de knooppunten Valburg en Ressen. Hier bestaat de snelweg uit twee maal twee rijstroken. In het midden van de weg ligt een smallere middenberm met een vangrail. De buitenbermen zijn breed en vrij van obstakels. De enige afslag op dit moment is afrit 38 bij Elst en Oosterhout. De weg gaat na knooppunt Ressen door als provinciale weg richting Bemmelen. In het beeld is duidelijk dat aan de zuidzijde een toekomstig tracé ligt gereserveerd. Aan de noordzijde van de weg staan drie rijen met populieren, aan de zuidzijde is de reserveringsstrook deels gevuld met dijkjes om een rustiger wegbeeld te creëren.

Een routeontwerp voor de A15 is er niet. De weg ligt parallel aan de rivieren, door de open komgronden. Het tracé kent een belijning met ruime bogen, los van de bestaande steden en dorpen. Op cruciale plekken is een markant populierenbos geplant. Met de komst van de Betuweroute is de karakteristiek van de vrij liggende weg geheel veranderd. Het aan de noordzijde van de A15 gelegde spoor is, met name door de schermen, nu dominant aanwezig.

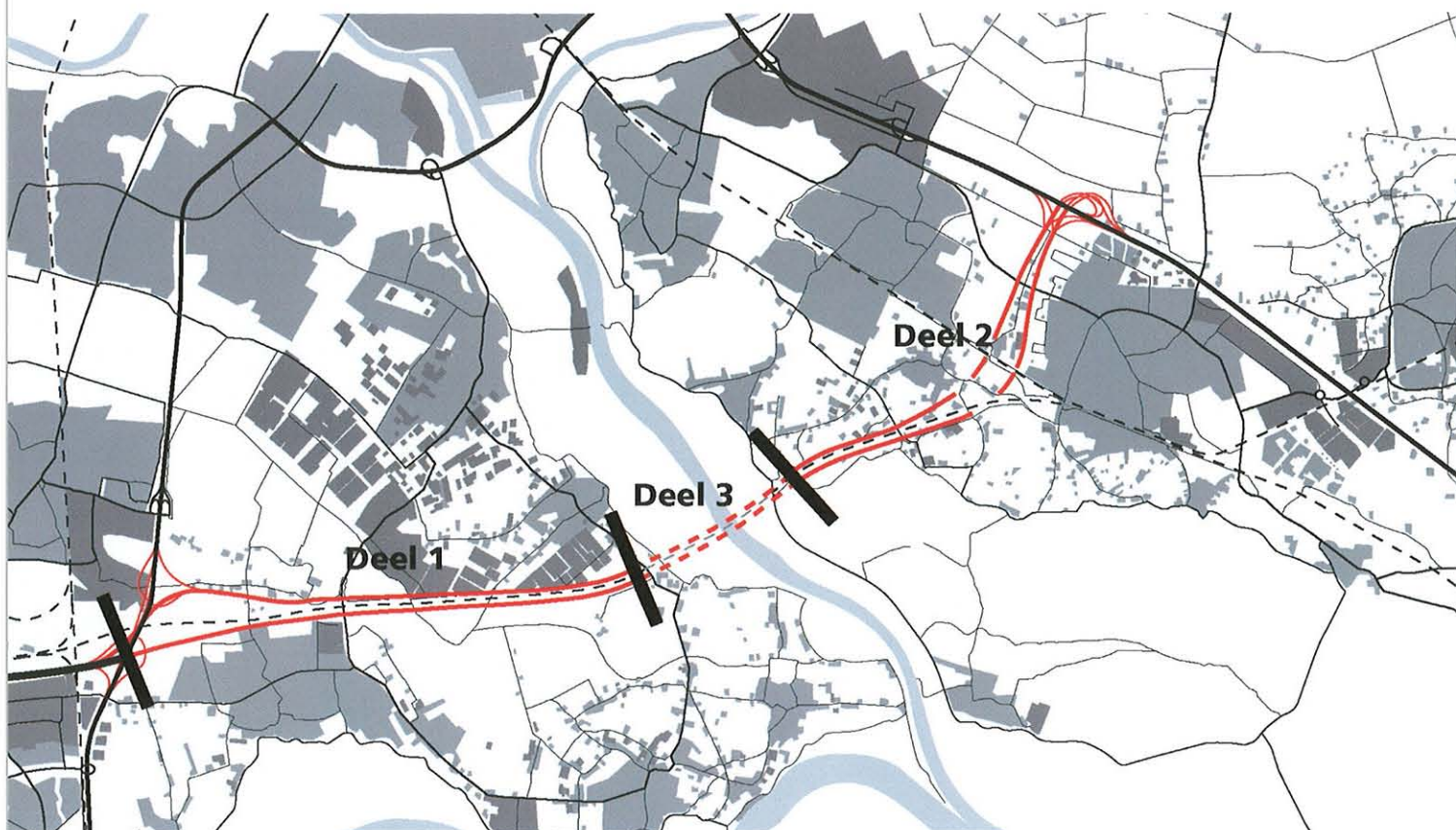




DEEL 2

TRACEVARIANTEN





Studie: noordelijk of zuidelijk ten opzichte van de Betuweroute

Tracévarianten A15

In het verleden is reeds een aantal tracéalternatieven voor de doortrekking van de A15 getekend. In 1996 heeft Rijkswaterstaat onder andere een ontwerp voorgelegd dat uitging van een tracering van de snelweg vanaf knooppunt Ressen tot aan het Pannerdensch kanaal ten zuiden van de huidige Betuweroute. Voor Boerenhoek kruiste de weg de spoorlijn middels een pergolaconstructie om vervolgens middels een tunnel het Pannerdensch Kanaal te passeren. Na de tunnel vervolgt de weg midden tussen de bebouwing van Duiven en Zevenaar zijn weg naar de A12. Dit alternatief heeft de bestuurlijke voorkeur en vormt dan ook het uitgangspunt voor de gebiedsvisie.

Bij de bestuurlijke voorkeursvariant gaat het om de grove tracering. Dat wil zeggen dat er bij de totstandkoming van de gebiedsvisie wel varianten onderzocht zijn teneinde de weg op een zo goed mogelijke manier in te passen. Binnen het tracé vallen daarbij ruwweg drie delen te onderscheiden:

- Van Knooppunt Ressen tot aan het Pannerdensch kanaal;
- Van het Pannerdensch kanaal tot de A12;
- De kruising van het Pannerdensch kanaal.

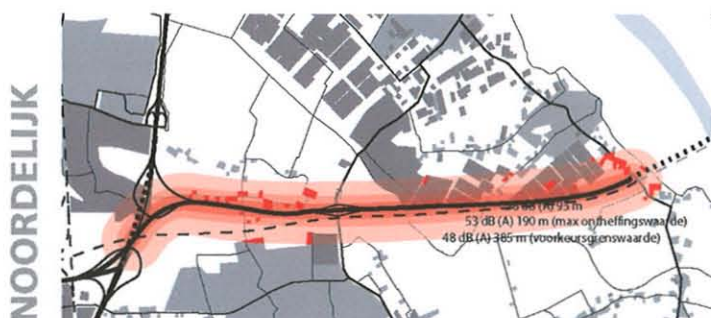


N15 bij Bemmel

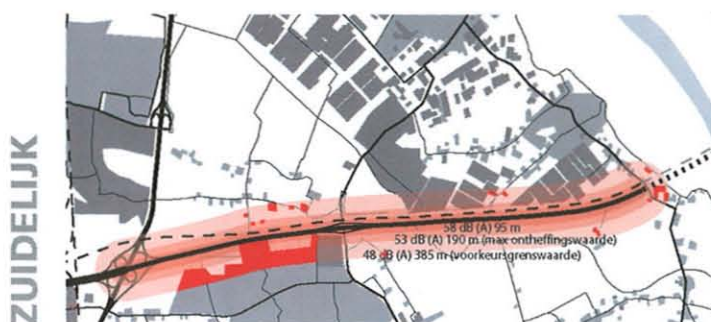
Van knooppunt Ressen tot het Pannerdensch kanaal In de bestuurlijke voorkeursvariant ligt de weg op dit deel van het tracé aan de zuidzijde van de Betuweroute en bijna parallel aan het tracé van de spoorlijn. De weg kruist bij het knooppunt Ressen hoog de A325 om daarna af te dalen naar maaiveld. Zij volgt het huidige tracé van de provinciale weg langs de noordrand van Bemmelse om daarna parallel aan de Betuweroute het open komgebied ten zuiden van Angeren te doorkruisen. Nog voor de Lodderhoeksestraat wordt de weg middels een fors kunstwerk over het spoor naar de noordzijde gebracht om daarna de tunnel in te duiken. Een mogelijk probleem bij deze tracering vormt de geluidsoverlast die de weg kan hebben op de noordrand van de kern Bemmelse. Daarbij wordt de weg ook gezien als een aantasting van de openheid van het komgebied. Met dat oogmerk is naast een ligging ten zuiden van de Betuweroute door de gemeente Lingewaard binnen dit planproces ook een variant aan de noordzijde ingebracht.

Een belangrijk uitgangspunt bij de vormgeving van deze variant is het feit dat de A15 een doorgaand tracé moet vormen. Een overgang van de zuidzijde van de spoorlijn naar de noordzijde middels het gebruik maken

Indicatieve hinderzone (vrije veldcontour)



Versnippering



Bij de noordelijke variant ligt Angeren meer in de hinderzone, bij de zuidelijke de noordzijde van Bemmelse

Forse bochtstralen van de A12 bij kruising van Betuweroute, brede restzone aan noordkant

Bron: onderzoek DGMR 31-10-2007 i.o.v. gemeenten Duiven en Zevenaar voor tracé ten noorden van Pannerdensch Kanaal.
Uitgangspunten: etmaalintensiteit 46.000 voertuigen per etmaal, ZOAB als wegverharding, waarnemershoogte 4 m. Bij maaiveldligging ligt de voorkeursgrenswaarde 48 dB(A) op 385 m. uit wegas, maximale hogere grenswaarde (ontheffingswaarde) 53 dB(A) 190 meter vanuit wegas. Er is geen rekening gehouden met cumulatieve-effecten die optreden bij kruisingen.

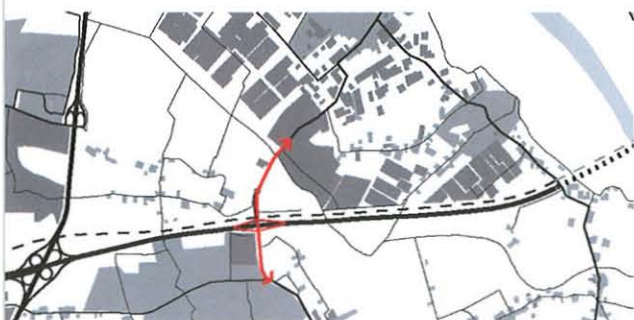
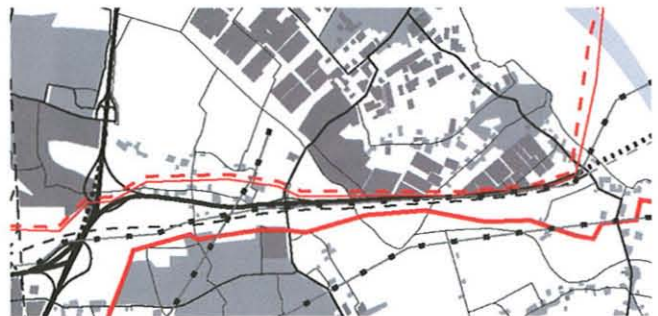
van de A325 is niet wenselijk voor een doorgaande snelweg van Rotterdam naar het Ruhrgebied. Dit uitgangspunt heeft belangrijke gevolgen voor de tracering van de weg bij het knooppunt Ressen. Uitgaande van de bestaande onderdoorgang onder de Betuweroute en van de benodigde boogstralen teneinde de snelheid op de weg te handhaven ontstaan ruime overgangsbogen welke grote gevolgen hebben voor het aangrenzende gebied. Zij treffen vooral het buurtschap Bredelaar en hebben forse invloed op het voorgenomen Park Lingezegen. Verderop komt de weg vrij dicht op de verspreide bebouwing van het dorp Angeren te liggen. Ook hier mag geluidsoverlast verwacht worden en zal naar verwachting bij een noordelijke ligging een scherm noodzakelijk zijn.

Het noordelijke tracé blijkt ongunstiger. Dit komt met name door de grote impact welke het tracé heeft op Bredelaar. Diverse boerderijen moeten verdwijnen. Het tracé geeft bovendien, doordat een brede strook land opgesloten wordt tussen spoor en snelweg, een forse versnippering en vormt een inbreuk op het nog te realiseren Park Lingezegen. Voor wat betreft de geluidsoverlast treedt een verschuiving op; voor Bemmeler is een noordelijke tracering gunstiger, voor Angeren ongunstiger.

fslagen



Hoogspanningsmasten en hoofdtransportleidingen

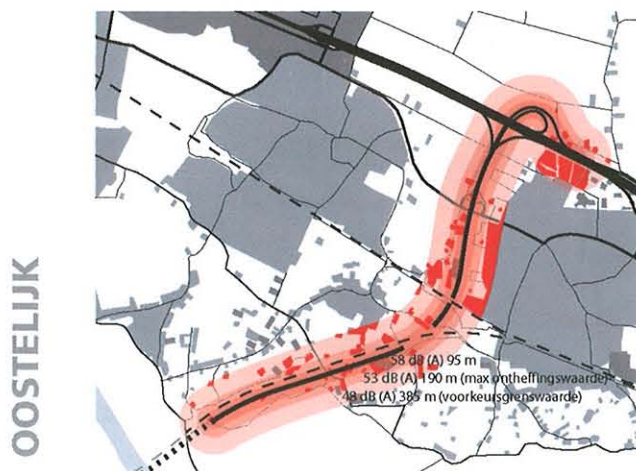
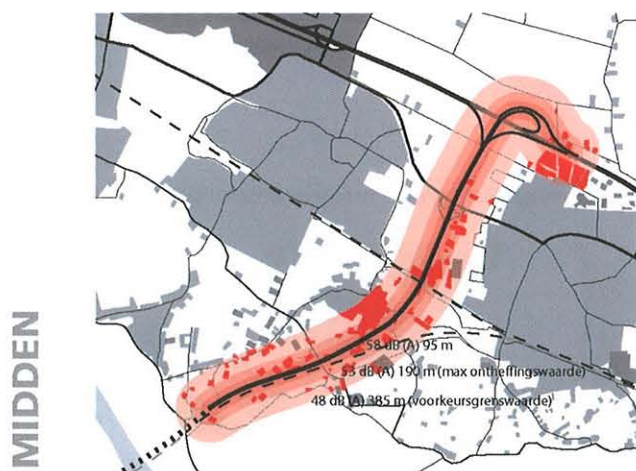


Bij noordelijke variant wordt knooppunt Ressen een ingewikkelde verkeersknoop

Noordelijke variant kruist leidingen, zuidelijke schampt zuidelijke leidingstrook

Van het Pannerdensch kanaal tot de A12 Het bestuurlijke voorkeurstraject ging uit van een wegtracé waarbij de doorgetrokken A15 feitelijk midden tussen de bebouwing van Duiven en Zevenaar is gesitueerd, de zogenaamde 'middenvariant'. De snelweg gaat in deze variant feitelijk tussen de twee buurtschappen Groessen en Helhoek door. Eerder is in een reactie op deze tracéligging een variant getekend die uitgaat van een meer oostelijke ligging, waarbij ook Helhoek oostelijk gepasseerd wordt. Voor dit deel van het traject is onlangs door de gemeente Duiven en Zevenaar een gebiedsvisie uitgebracht. De visie constateert dat er eigenlijk nog meer varianten mogelijk zijn. Er is sprake van een bandbreedte van mogelijke tracés waarbij de middenvariant en de oostvariant twee uitersten zijn. Zo geeft de visie aan dat bij een oostvariant nog gekozen kan worden

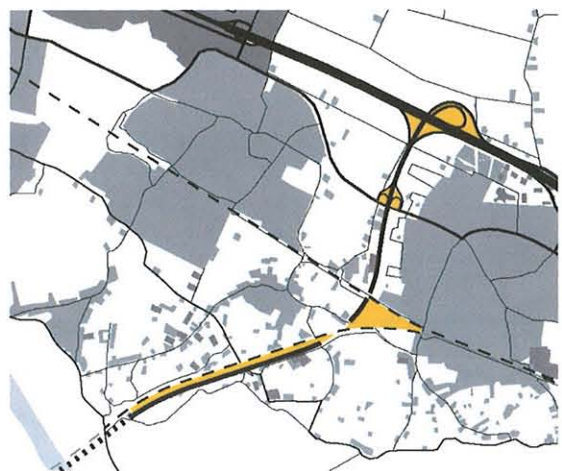
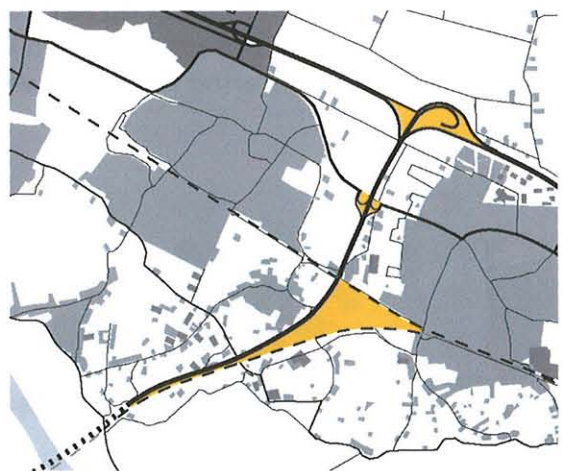
Indicatieve hinderzone (vrije veldcontour)



Bij oostelijke variant Zevenaar West meer in hinderzone

Bron: onderzoek DGMR 31-10-2007 i.o.v. gemeenten Duiven en Zevenaar voor tracé ten noorden van Pannerdensch Kanaal.
 Uitgangspunten: etmaalintensiteit 46.000 voertuigen per etmaal, ZOAB als wegverharding, waarnemershoogte 4 m. Bij maaiveldligging ligt de voorkeursgrenswaarde 48 dB(A) op 385 m. uit wegas, maximale hogere grenswaarde (ontheffingswaarde) 53 dB(A) 190 meter vanuit wegas. Er is geen rekening gehouden met cumulatieve effecten die optreden bij kruisingen.

Versnippering



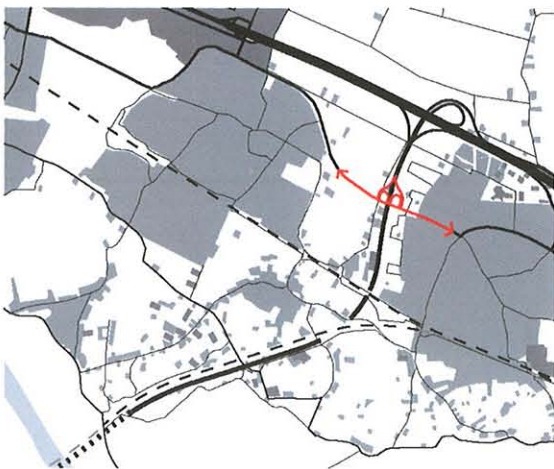
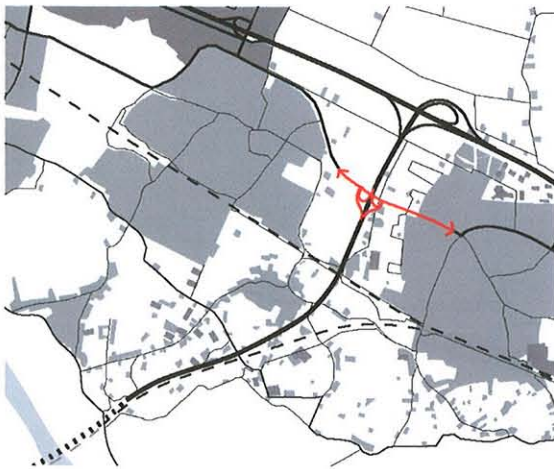
Bij middenvariant grote restdriehoek tussen sporen en snelweg

voor het terugbuigen naar het westen ter hoogte van de aansluiting A12 teneinde de geluidsoverlast op Zevenaar-west hier te beperken.

Als de twee hoofdvarianten – middenligging en oostelijke ligging – gewogen worden scoort de oostelijke variant beter. Helhoek verdwijnt niet van de kaart, de Groessensche weide raakt niet doorsneden en de versnippering van het gebied is in deze opzet minder groot. Wel neemt de geluidsoverlast op Zevenaar-west toe. De middenvariant kent daarbij meer kruisingen met de aanwezige gasleidingen.

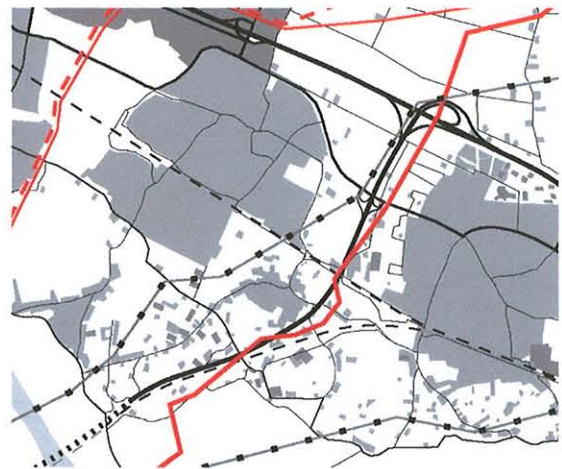
De gebiedsvisie Duiven-Zevenaar kiest voor de oostvariant. Aangegeven wordt dat de opzet en de positie van de aansluiting op de A12 nog nadere studie verdienen. Een harde voorwaarde bij deze keuze is een verdiepte ligging van het wegtracé.

Afslagen



Geen verschil in aansluiting tussen de varianten

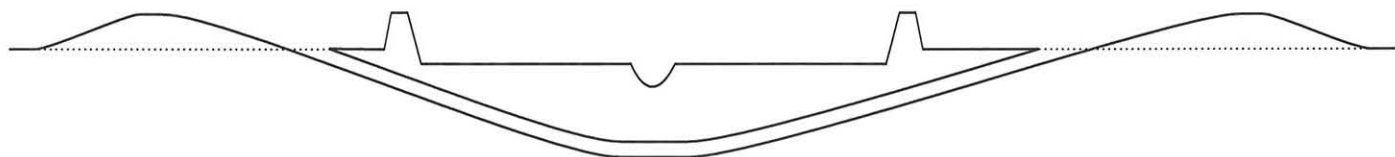
Hoogspanningsmasten en leidingen



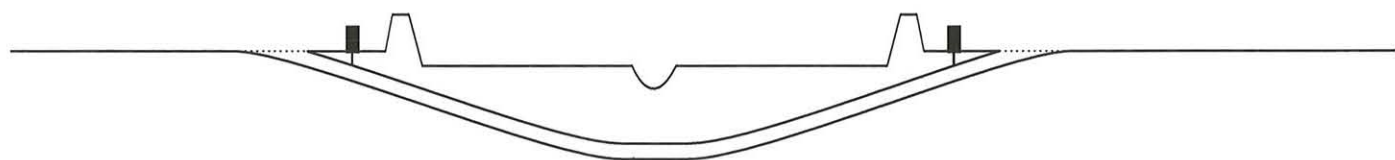
Middenvariant kent aanzienlijk meer kruisingen met gasleiding



Voorbeeld van een pergolaconstructie (bron: roadpics.net)



Principe kanteldijkconstructie: extra dijk beschermt tegen water, snelweg over dijk



Principe coupureconstructie: valdeuren beschermen tegen water, weg blijft op maaiveld

De kruising met het Pannerdensch kanaal De kruising van de A15 met het Pannerdensch Kanaal knopen de twee tot nu toe besproken delen van de weg aaneen. In de voorkeursvariant was een pergolaconstructie voorzien waarmee de weg de Betuweroute nog voor de Lodderhoeksestraat in Angeren zou kruisen. Na de dijk zou de weg in een tunnel verdwijnen om aan de overzijde net voor de dijk weer boven te komen.

In de onderhandelingen is door het rijk buiten een tunnel ook de mogelijkheid van een brug ingebracht. De motieven hiervoor waren vooral van financiële aard: een brug is goedkoper. Hoewel provincie en stadsregio blijven opteren voor een tunnel, is bij de afspraken over de financiering van het wegtracé uitgegaan van een brug.

Het Rijnstrangengebied begint zich samen met de ander rivierlopen en uiterwaarden de laatste jaren als een indrukwekkend natuurgebied te ontwikkelen. In de jaren '80 is deze ontwikkeling ingezet na onderkenning van de grote kansen die er in Nederland liggen om hier de zo kenmerkende riviernatuur terug te brengen. Inmiddels draagt het gebied de naam 'Gelderse Poort' en neemt het als Nationaal Landschap een belangrijke plaats in binnen de stadsregio. De riviergebieden in de regio vormen onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en zijn bovendien van groot belang als uitloop en voor de recreatie. Bij de tracering van de Betuweroute was dit de reden om te kiezen voor een tunnel.

Volgens alle aan deze studie deelnemende gemeenten in de stadsregio kan het niet anders dan dat dit ook het geval zou moeten zijn bij de doortrekking van de A15. Dezelfde redenen als indertijd voor het spoor gelden nog steeds. Bij een brug zal het verkeerslawaaï zich ver uitspreiden over het omringende gebied hetgeen een enorme verstoring betekent van de rust die er nu heerst. De brug zal door zijn hoogte bovendien een dominante verschijning worden. Doordat hoog over beide dijken heen gevoerd moet worden in verband met de continuïteit van deze routes steken de beide opritten ook nog diep in het binnendijkse gebied. Aan beide zijden geeft dit forse problemen bij de inpassing van bestaande bebouwing.

De midden- en de oostvariant bij Duiven en Zevenaar hebben buiten hun positie ten opzichte van de stad en in het open gebied nog een belangrijk verschil: namelijk dat de weg aan de andere zijde van de Betuweroute ligt. Met de keuze voor een oostvariant en een gelijktijdige voorkeur voor de zuidelijke variant in Lingewaard verdwijnt de noodzaak de pergolaconstructie. Juist dat forse bouwwerk midden in het open land was velen een doorn in het oog bij het zuidelijke tracé. Het is wel zaak dat voor de tunnel dan, evenals bij de Betuweroute de keuze was, voor een coupurekering wordt gekozen zodat de weg niet eerst op dijkhoogte gebracht hoeft te worden. Deze constructie is de enige wijze waarop een verantwoorde inpassing van Boerenhoek bereikt wordt. De opzet van de A15 zou hier gelijk op moeten lopen met de Betuweroute; voor de Lodderhoeksestraat moet de weg onder het maaiveld liggen.

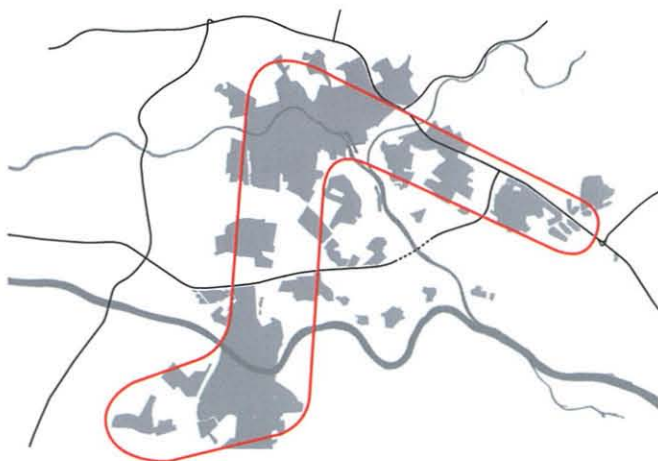


Beelden vanaf het nieuwe tracé: knooppunt Ressen, noordkant van Bemmeler, open komgebied, tunnel, Liemers, verdiepte ligging





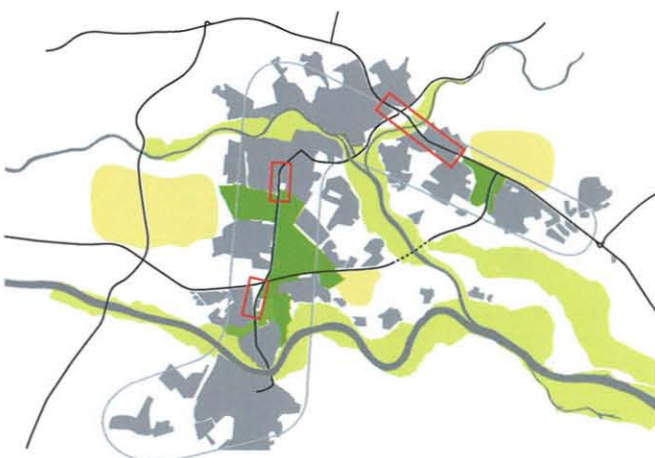
DEEL 3
GEBIEDSVISIE



Kralensnoer van steden in de stadsregio



Grote open landschappelijke eenheden; uiterwaarden en komgronden



Poorten naar de regio en stedelijke uitloopgebieden



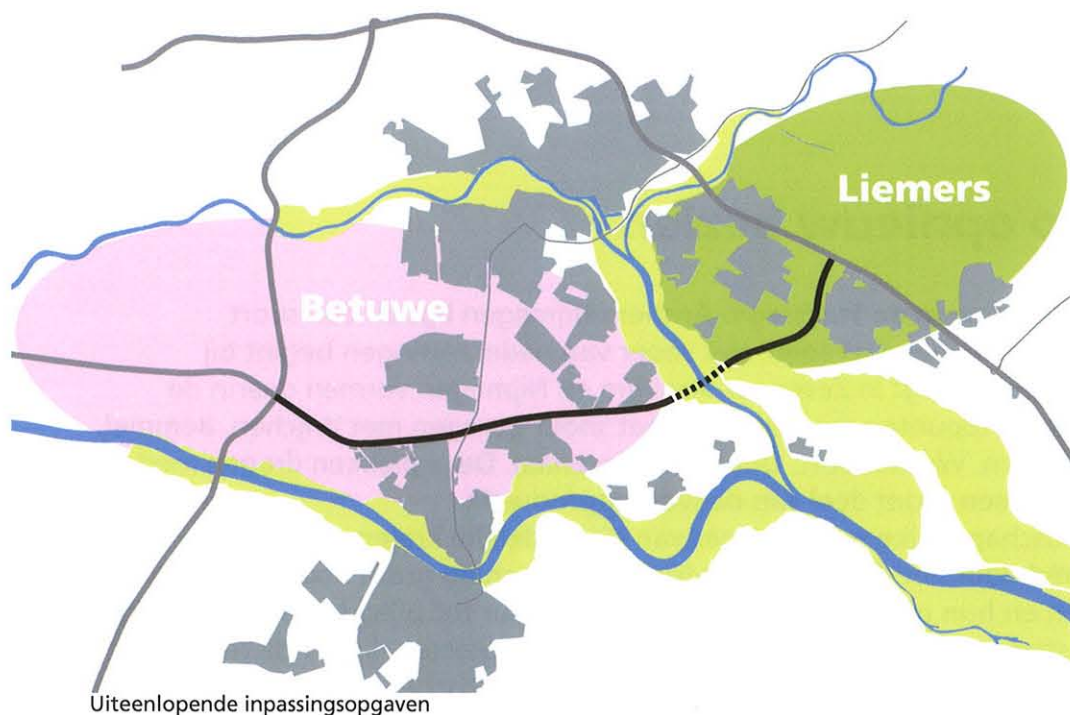
De regio opnieuw bezien

De bebouwing in de Stadsregio Arnhem Nijmegen ligt als een soort kralensnoer aaneengeregen. Het snoer van nederzettingen begint bij Wijchen en eindigt in Zevenaar. Arnhem en Nijmegen vormen daarin de twee zwaartepunten maar zijn aan het snoer geregen met Wijchen, Bemmelen, Elst, Huissen, Westervoort, Duiven en Zevenaar. Deze plekken dragen mede zorg voor een groot deel van de woningproductie.

De landschappelijke tegenhanger van dit stedelijke kralensnoer wordt gevormd door het dynamische rivierengebied en de grote open kommen. De rivieren en hun uiterwaarden brengen de natuur tot bijna in het hart van de grote steden. De dijken vormen een prachtig routestelsel voor de recreant. De van oudsher open komgronden bieden fantastische vergezichten. Vanuit het hart van het gebied brengen ze de stuwwallen aan de rand in beeld. Dat geeft een enorm gevoel van ruimte.

Die ruimte ontbreekt soms in het zich steeds verder verdichtende kralensnoer. Op verschillende plekken is daarom het initiatief genomen om een 'parklandschap' te maken. Tussen Arnhem, Elst, Nijmegen, Bemmelen en Huissen wordt gewerkt aan de realisatie van het Park Lingezegen. Het gebied tussen Nijmegen en Elst is volgens het Regionaal Plan onderdeel van het landschappelijk park. Tussen Duiven en Zevenaar wordt een GIOS-gebied aangelegd. In de Waalsprong wordt een landschapszone ingepast die een verbinding maakt met Park Lingezegen. De initiatieven bieden straks een goede uitloop voor de omwonenden.

Drie snelwegen ontsluiten in de toekomst de stadsregio: de A50, de A12 en de A15. Alle drie hebben ze een uiteenlopende positie. De A50 ligt los, de A12 op de rand en de A15 snijdt door het hart van de regio. Welk beeld moet de weg laten zien en hoe kunnen we dit beeld met de komende gebiedsontwikkeling gezamenlijk tot een goed geheel smeden?



maaiveldtunnel



maaiveld



schermen



halfverdiept



verdiept



verdiept met luifel



verdiept met overkapping



tunnel

Gereedschapskist A15 (modificatie van 'toolbox' uit gebiedsvisie A15 Duiven-Zevenaar)

Inpassing van de weg

Naast de tracering van de weg vormt ook de wijze van inpassing een belangrijk ontwerpinstrument. De snelweg kan immers, gezien vanuit de omgeving, hinder veroorzaken door het geluid of een lelijke sta in de weg zijn vanwege de nadrukkelijke aanwezigheid en de barrières die deze opwerpt. Een goede inpassing kan dergelijke conflicten verminderen dan wel verzachten. Daarbij gaat het tenminste om een tweetal instrumenten

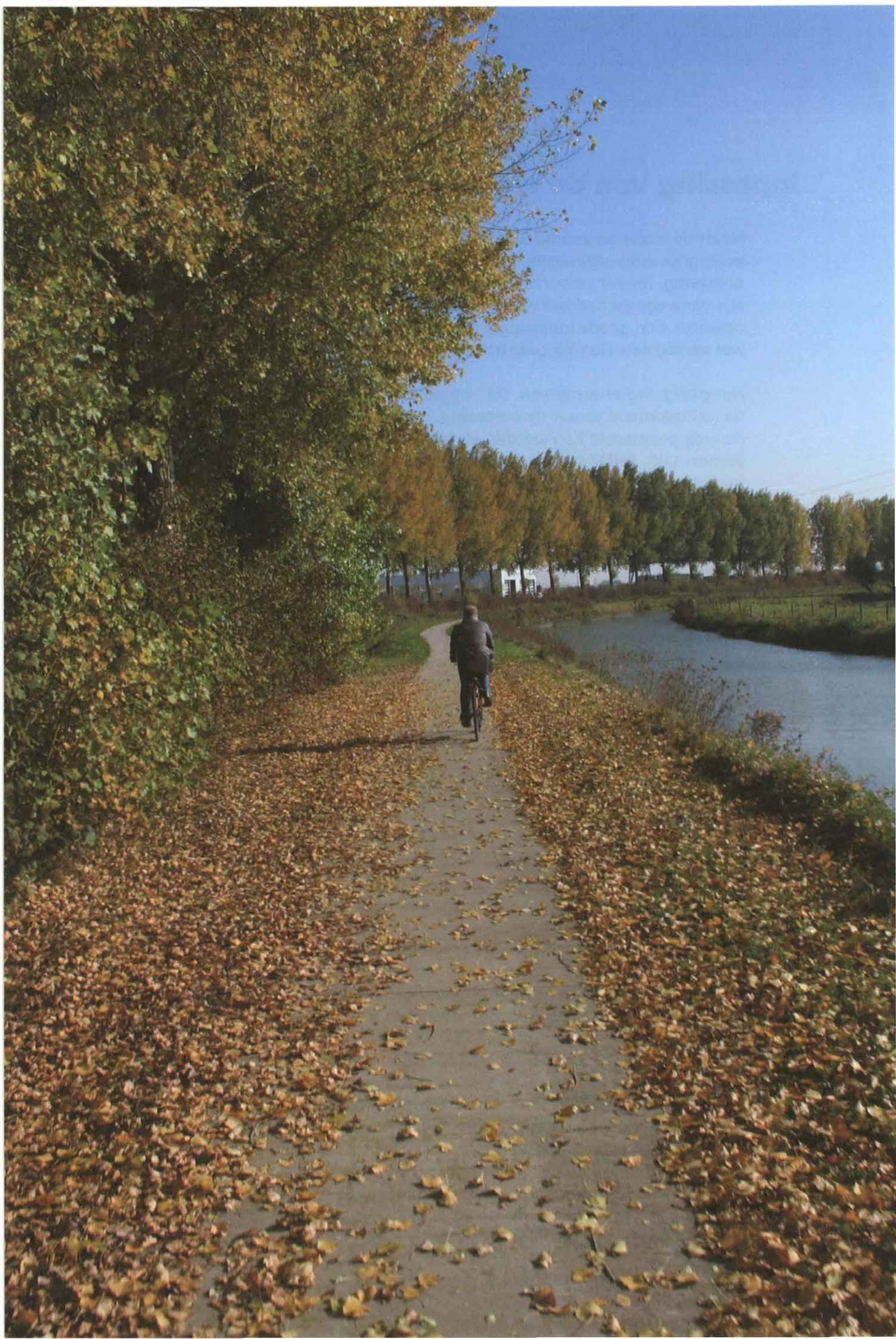
Hoogteligging en schermen De hoogteligging van de weg heeft invloed op de zichtbaarheid vanuit de omgeving, op de wijze en het gemak waarmee de weg gepasseerd kan worden en tenslotte op de geluidshinder die de weg veroorzaakt. Feitelijk staat de ontwerpers en de ingenieurs hiervoor een 'gereedschapskist' ter beschikking.

Als we kijken naar het tracé van de huidige A15 dan zijn er drie zaken die een voorstel voor de hoogteligging bepalen. Allereerst is daar de Betuweroute. Over een lang traject loopt de doorgetrokken A15 parallel aan de Betuweroute. Deze spoorlijn ligt, buiten de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, over het gehele traject van de A15 op het maaiveld. Daarmee vervalt een belangrijk voordeel van een verdiepte ligging van de weg namelijk dat de weg gemakkelijk te kruisen is; kruis je de weg op maaiveld dan loop je dood op de Betuwespoorlijn. Het ligt voor de hand om daarbij aan te sluiten met de kruisingen van de doorgetrokken A15.

Als tweede zijn daar de kruisingen met andere infrastructuur. Vooral in het gebied tussen Duiven, Zevenaar, Helhoek en Groessen speelt dit een aantal keren kort achter elkaar; de Betuweroute, de spoorlijn, de provinciale weg en de A12. Hier is een verdiepte ligging de uitkomst.

Geluidswering is nodig op die plekken waar de weg te dicht bij de bebouwing komt. Dat is zeker het geval bij Bemmelen, bij Groessen, bij Helhoek en bij Zevenaar-West. De verdiepte ligging zorgt bij Groessen, Helhoek en Zevenaar voor een aanzienlijke reductie van de overlast. Bij Bemmelen ligt deze maatregel zo pal naast de Betuweroute echter niet voor de hand. De inzet moet hier zijn om de weg, buiten de benodigde geluidswallen deels te overbouwen met een park of 'parkviaducten' zodat Lingezege doorloopt tot aan de rand van Bemmelen.

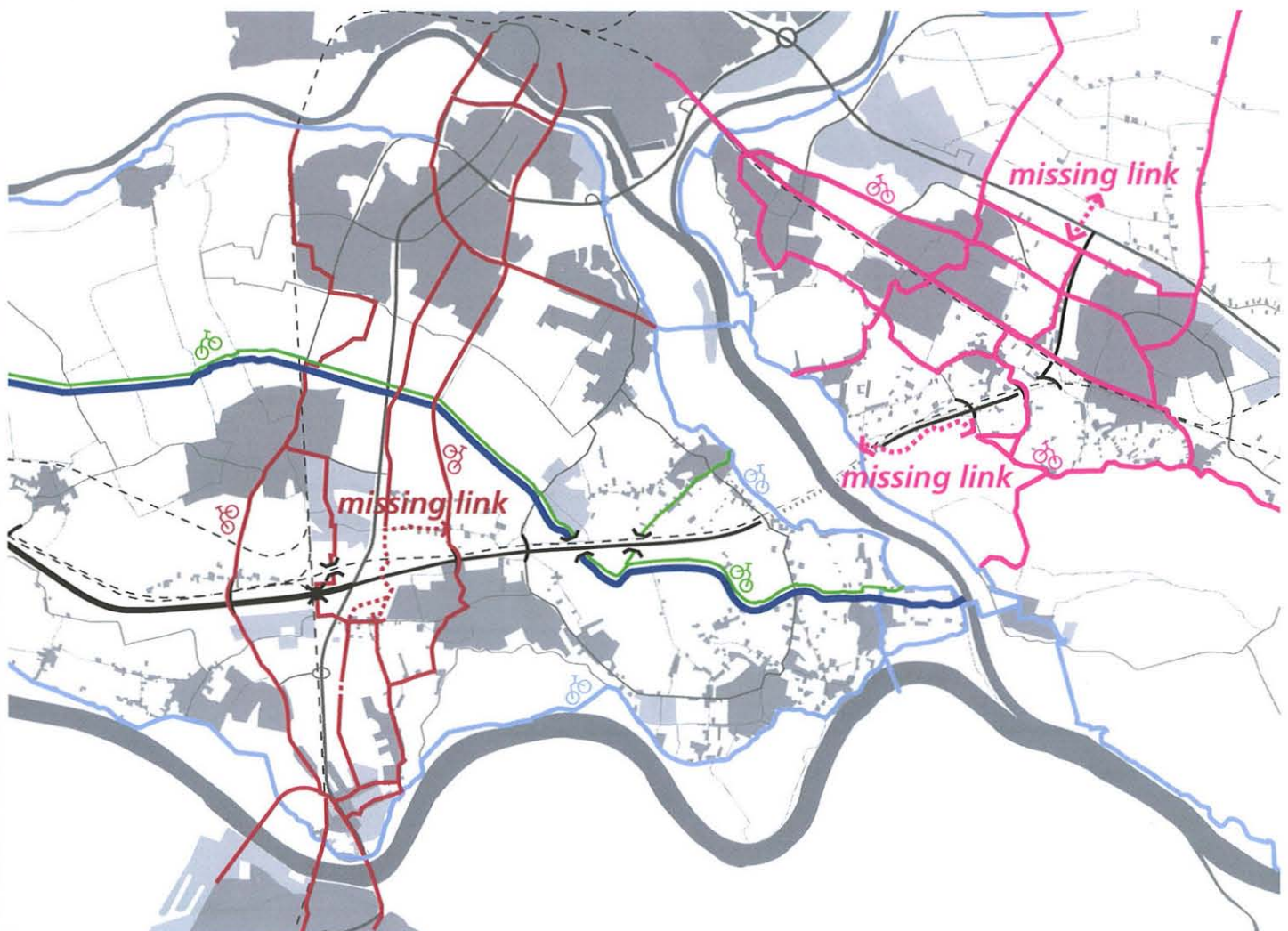
Betuwe en Liemers Bij de inpassing van de A15 vallen er op deze wijze principieel twee verschillende gebieden te onderscheiden: de Betuwe en de Liemers. In de Betuwe loopt de A15 parallel met de grote landschappelijke structuren: evenwijdig met de rivieren, door het hart van het gebied, slingerend langs de dorpen en van open kom naar open kom. Arnhem en Nijmegen kijken op gepaste afstand toe. Voor Nijmegen vormt de weg het voorportaal. De weg ligt hier op maaiveld. In de Liemers staat de weg juist haaks op de landschappelijke hoofdstructuur. Haaks op de rivier, haaks op de dijken en haaks op de nederzettingenreeks. Deze structuur weerspiegelt zich in middels ook in een drietal infrastructurele lijnen: spoorlijn, provinciale weg en A12. Hier is met recht sprake van een doorsnijding. De weg ligt hier over een groot deel verdiept.

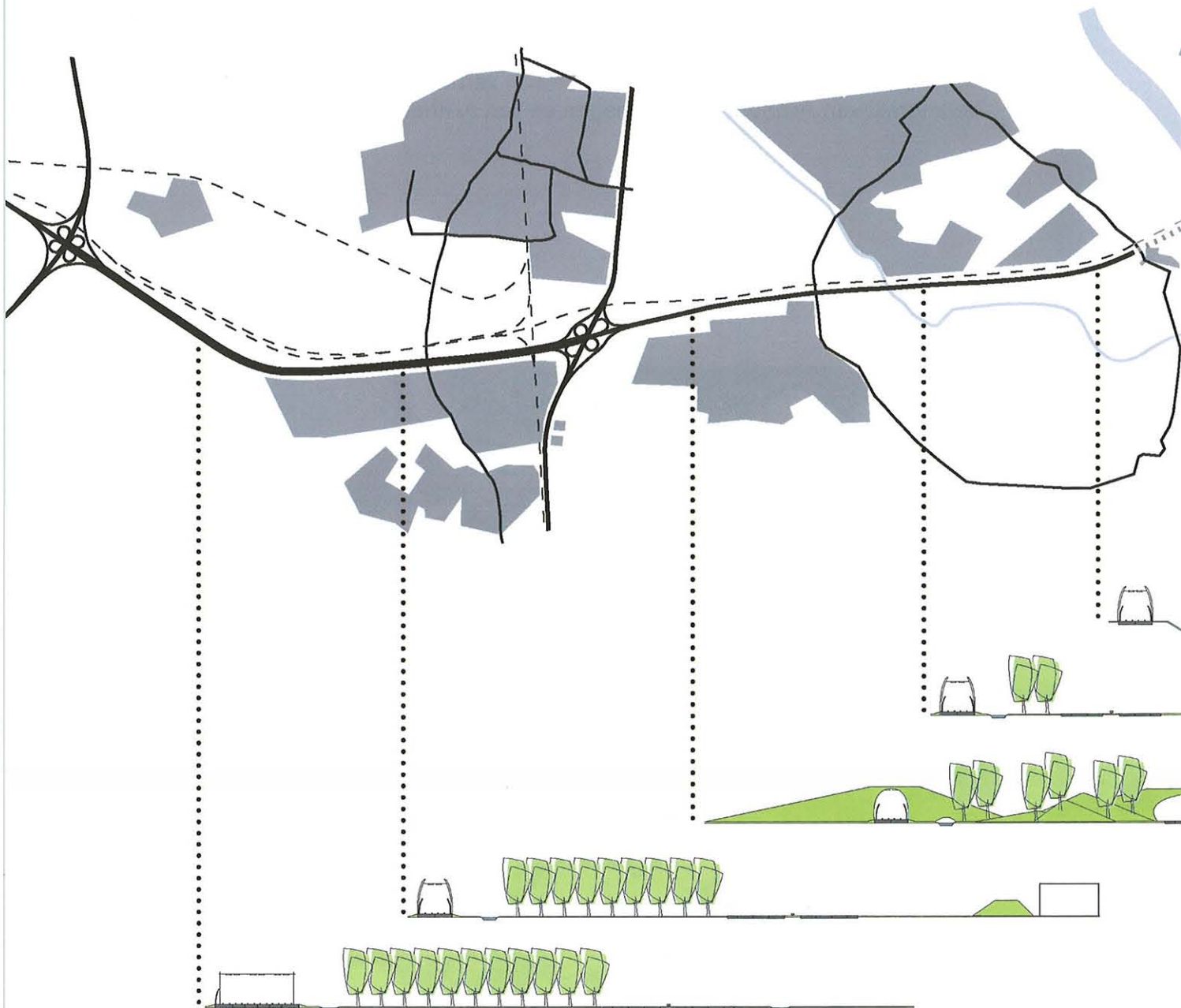


Passages De irritatie over de barrière die een snelweg soms vormt kan in belangrijke mate weggenomen worden door bestaande verbindingen in tact te laten. Daarbij gaat het niet alleen om autoverbindingen maar vooral ook de verbindingen voor de recreant.

Voor de fietser zijn er in het routenet van de stadsregio drie patronen te onderscheiden. In het recreatieve verkeer spelen de dijken en de Linge de hoofdrol. Ook de oude dijk in Zevenaar is van belang. De hoger gelegen dijken leiden de recreant natuurlijk op een prachtige manier door het landschap. Het Lingepad is een aaneenrijging van landwegen. Het is van groot belang dat beide patronen ongestoord gelaten worden bij de doortrekking van de A15.

Naast deze recreatieve routes zijn de directe verbindingen tussen de kernen belangrijk: van Arnhem naar Nijmegen en van Arnhem naar Zevenaar.





Opbouw en hoogteligging A15

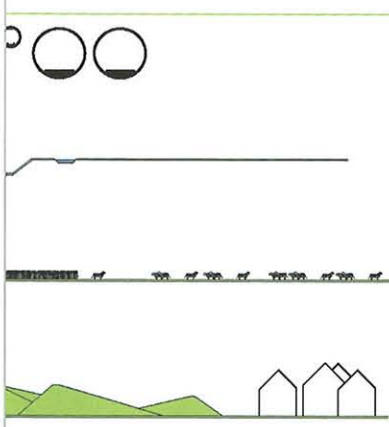


knp Valburg

Betuws Bedrijvenpark / De Grift

knp Ressen

Bemmel



Boerenhoek Pannerdensch Kanaal Groessen Duiven / Zevenaar

Ontwikkelingsvisie

Beschrijving en visualisering van de ontwikkelingsvisie
voor het Betuws Bedrijvenpark en Landschapsvisie De Danenberg



GEN

Een park van formaat

Park Lingezegen naar realisatie

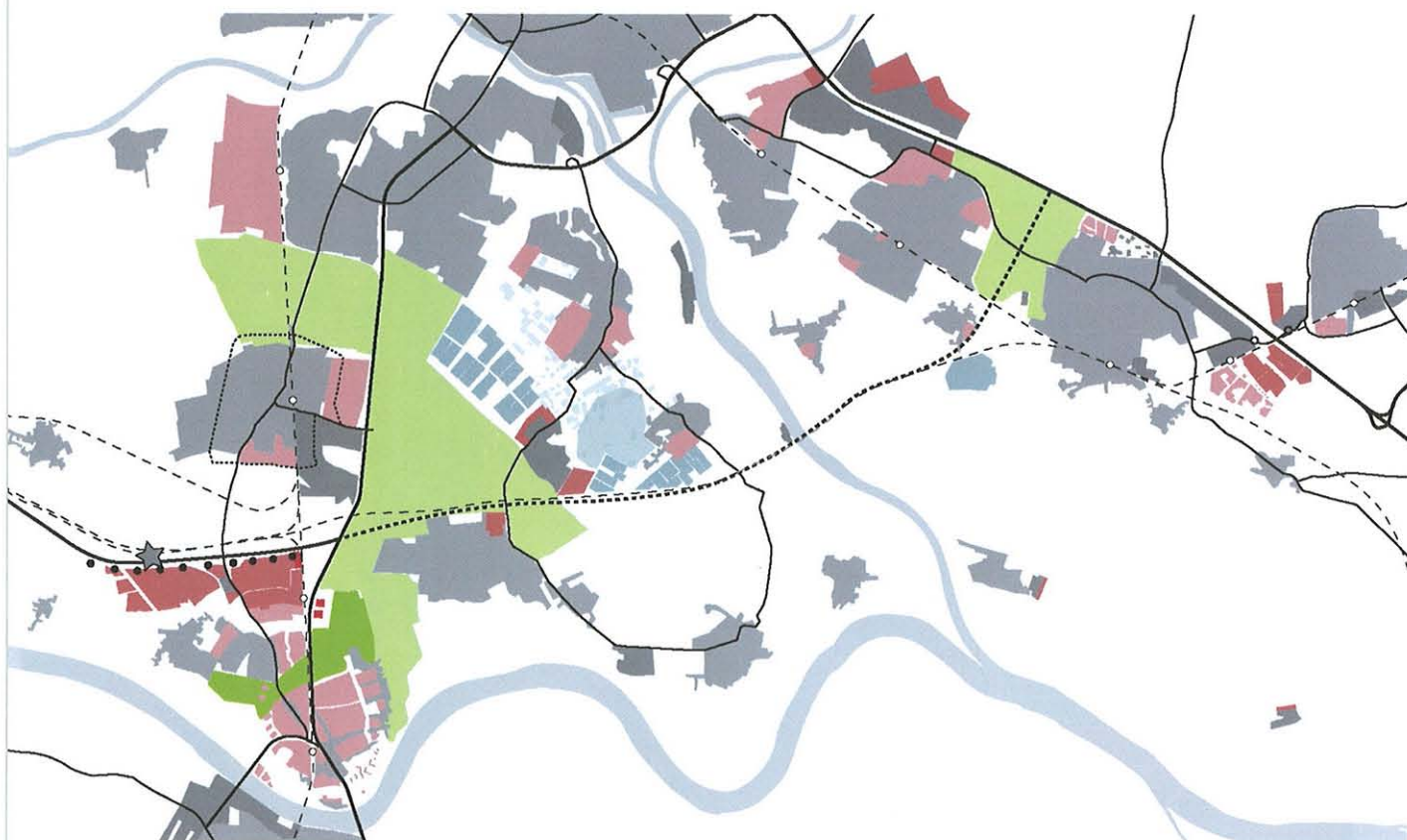


oorstroming A325 /

Gebiedsontwikkeling

De stadsregio is sterk in ontwikkeling. De gekozen koers anticipeert daarbij in feite al op de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. Eerder lieten we zien hoe de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in het Regionaal Plan is gekoppeld aan de snelwegen. Langs de A15 is bij Elst het Betuws Bedrijventerrein in ontwikkeling. Aan de noordzijde van de A15 is hier bovendien op termijn voorzien in een Regionaal Opstap Punt voor de Betuweroute. En bij Bemmelerwaard wordt 'Greenport' ontwikkeld, een agribusinesscomplex dat sterk gelieerd is aan de herstructurering en uitbreiding van het glastuinbouwcomplex. De weg is hard nodig om de ontwikkelingen in de regio niet te smoren.

Pakken we de nieuwe kaart van de regio dan valt echter op dat veel van de projecten momenteel los van elkaar en nog niet in samenhang met de toekomstige weg worden gezien. Daar valt nog een slag te winnen.



Veel projecten nog niet in samenhang gezien



Benutten van strook tussen snelweg en spoor; aanplant bomen



Rug langs de snelweg

Tussen A15 en Betuweroute Met de komst van de Betuweroute is de karakteristiek van A15 als de landelijke weg geheel veranderd. Door de schermen is het spoor nu aan de noordzijde van de A15 nu dominant aanwezig. Doordat de weg parallel aan het spoor loopt en de weggebruiker over een grote afstand de schermen voortdurend in beeld heeft geeft het bij veel mensen irritatie: een muur langs de weg.

Inzet is nog steeds om de A15 als geheel een groen en landschappelijk voorkomen te geven. De weg kruist het kralensnoer van steden volgt tegelijkertijd de open en overwegend groene tussenruimte van de stadsregio. De weg heeft daarbij een licht gebogen tracé waarbij de entree tot Nijmegen in de buitenbocht ligt.

Een scherm met bomen zou een stevige rug geven aan de binnenbocht en tegelijkertijd het zicht op de Betuweroute filteren. Plaatselijk zijn doorkijken mogelijk. Een dergelijke beplanting verstevigt het groene karakter van de regio. De bomen kunnen mogelijk een rol vervullen in de afvang van het fijnstof.



Schermen en masten Betuweroute altijd in beeld aanwezig



Betuws Bedrijventerrein, De Grift en Knoop Ressen: poort van De Stadsregio



Noordrand van Bommel: hele rand als park, onderdeel van Park Lingezegen

Betuws Bedrijvenpark en Ressen Langs de weg speelt een reeks ontwikkelingen. Aan de westzijde van het knooppunt Ressen wordt momenteel gewerkt aan een regionaal bedrijvenpark: het Betuws bedrijventerrein. Dit terrein komt straks ten zuiden van de weg bij afrit 38 te liggen.

Afrit 38 wordt inmiddels steeds zwaarder belast nu ook de nieuwbouw van de Waalsprong en van Elst vorderen. Op termijn moet de afslag tevens als ontsluiting van het Rail Overstap Punt kunnen functioneren. Het is de vraag of deze afrit dit verkeer in de toekomst allemaal kan organiseren. Er wordt gedacht aan een bewonersvriendelijk knip in de Griftdijk zodat het doorgaande verkeer in de toekomst niet vanaf de A15 door de Waalsprong naar de tweede Waalbrug rijdt.

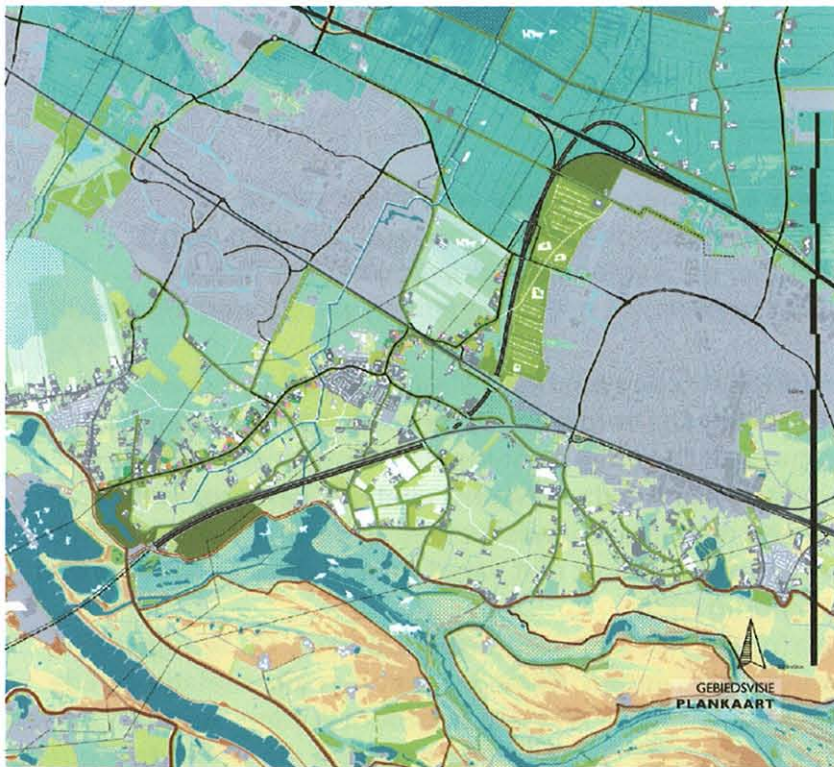
Ten oosten van de afrit ligt het bedrijventerrein De Grift. Op termijn zal hier een revitalisering plaatsvinden. Nijmegen ziet hier zijn etalage aan de snelweg. Voor Nijmegen vormt de A325 de hoofdontsluiting. Juist ten zuiden van het knooppunt Ressen is de Ovatonde gerealiseerd die straks de toegang biedt tot de dorpsingel-west, het transferium, de kantorenlocatie langs het spoor, perifere detailhandel, leisure en Park Lingezen.

Inzet van de gebiedsontwikkeling moet zijn dat dit gehele gebied in samenhang wordt gezien. Op deze wijze kan een logische segmentering van de locatie ontstaan met een verloop van extensieve bedrijvigheid in het westen naar intensievere kantoren locaties nabij het spoor in het oosten. De locatie vormt daarbij de poort naar de stadsregio en mag zich op die plek dan ook duidelijk manifesteren.

Noordrand Bommel en Lingezen Bommel kent een kleine marge naar de A15. Tussen de weg en de bebouwing liggen nu een sportcomplex en een aantal kleinere weides. Voor de laatste nieuwbouw van Bommel was langs de A15 een kleine geluidswal nodig.

Pal ten noorden van de Betuweroute zal bij Bommel straks het Park Lingezen worden gerealiseerd. Het park heeft een tweetal verbindingen naar het zuiden. Ten westen van Bommel sluit het park middels een natte ecologische verbinding aan op het dorp Ressen en verder. Aan de oostzijde van Bommel loopt het park straks tussen Bommel en de Linge door. Na de Linge opent zich de kom.

De noordrand van Bommel heeft bij de komst van de snelweg, ten gevolge van de geluidsoverlast, een afscherming nodig. Deze zou, indien ze gezien wordt als een onderdeel van Park Lingezen ook winst kunnen brengen voor Bommel. Als er een parkviaduct gerealiseerd wordt zoals onlangs bij Breda over de A16 is aangelegd dan loopt Lingezen door tot aan de dorpsrand. Daarbij verdient het de voorkeur om de A15 naar maaiveld te brengen en de A325 juist hoog deze weg te laten kruisen. Dat beeld is immers meer in overeenstemming met de ontwikkeling waarbij de A15 een doorgaande weg vormt en de A325 afgebouwd wordt tot stadsautoweg. Een maaiveldpositie van de A15 is gunstig voor de geluidsoverlast. Bij de aansluiting op de Van Elkweg op de A15 zullen de aanvoerende wegen afgestemd moeten worden op de toename van het verkeer.



Plankaart Gebiedsvisie A15 Duiven en Zevenaar (bron: Gebiedsvisie A15 Duiven en Zevenaar)



Het lint als drager van het landschap (bron: Gebiedsvisie A15 Duiven en Zevenaar)



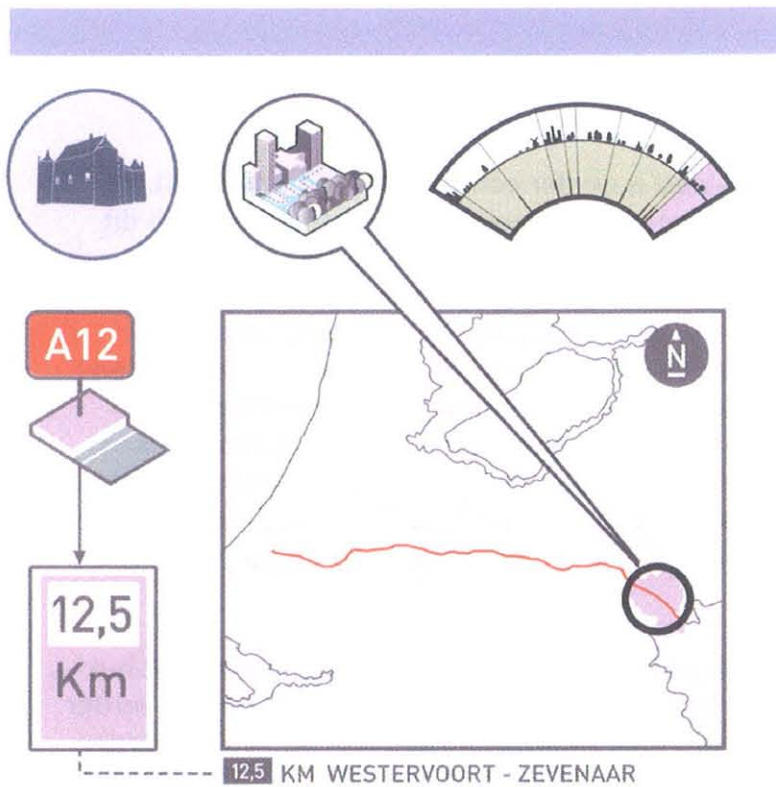
Tussen Zevenaar en Duiven: koesteren

Duiven Zevenaar Voor dit gebied is eerder een gebiedsvisie opgesteld. Bij het zoeken naar het passende ruimtelijke model voor de toekomst van dit gebied ging het in feite om de beoogde identiteit op lange termijn. Alle betrokken bij de gebiedsvisie hebben sterke voorkeur voor een blijvende 'groene inkleuring'. De keuze was deze groene inkleuring te versterken door het creëren van een nieuwe identiteit of het behouden en versterken van de huidige identiteit. De visie zet in op het model met het 'koesteren' van de bestaande gebiedskwaliteiten. Koesteren staat hierbij niet gelijk aan een behoudsstrategie. Behoud door ontwikkeling staat centraal. In de visie wordt het oude lint Loo-Groessen- Helhoek als drager van het gebied gezien. De gebiedsvisie Duiven - Zevenaar wordt in de voorliggende studie onderschreven.

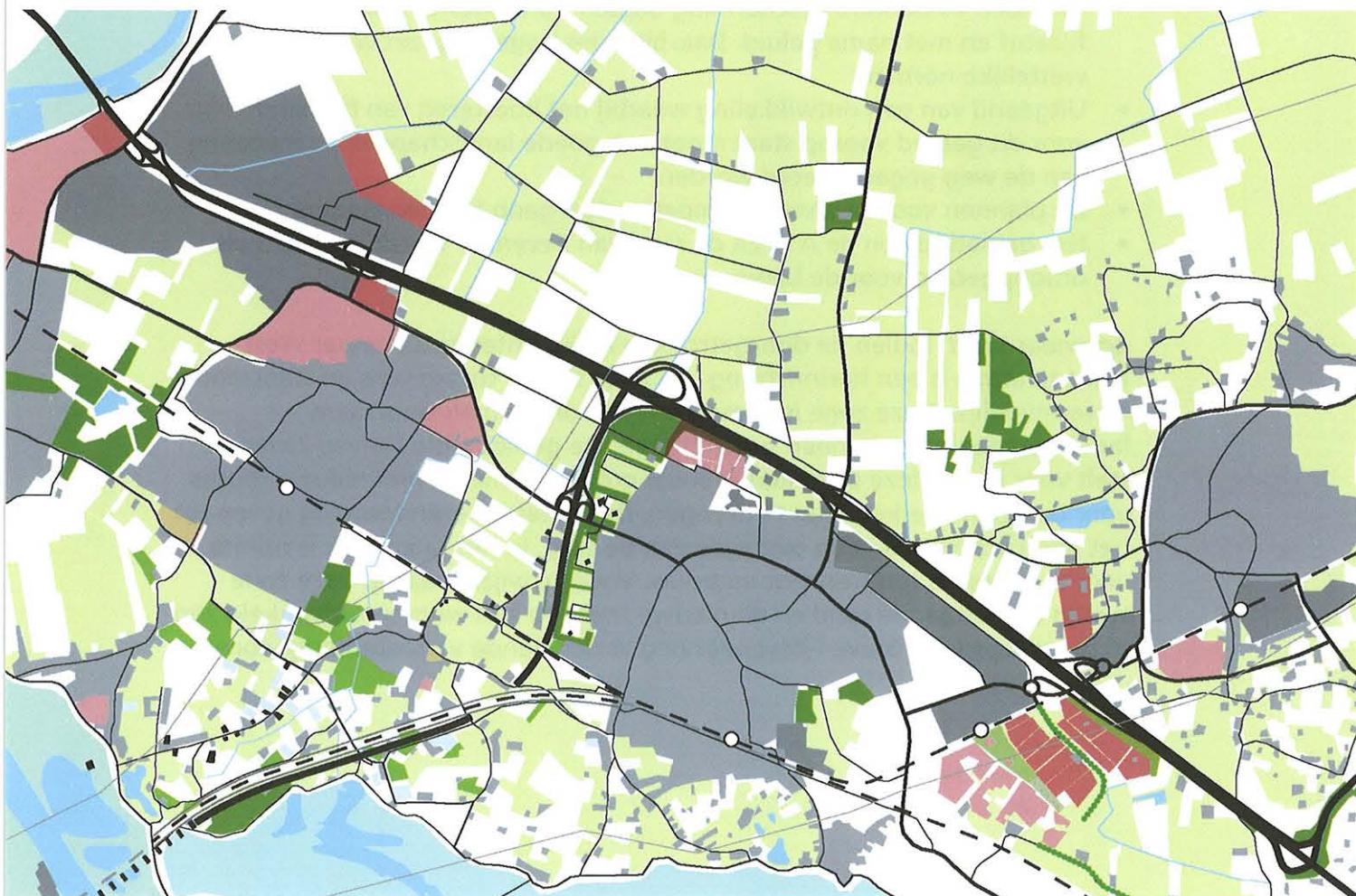
Door het lint en omgeving als uitgangspunt voor de visie te nemen ligt het voor de hand te kiezen voor een ligging van de A15 aan de oostzijde, verder van Groessen af en Helhoek sparend. Daarbij worden wel randvoorwaarden aan de uitvoering van het tracé gesteld teneinde een goede leefbaarheid in het gebied te garanderen:

- Een volledig verdiepte ligging vanaf de Betuweroute tot aan de A12 waarmee de weg alle andere infrastructuur ondergronds kruist;
- Het tracé moet voor de Zevenaarse woonwijken en voor Helhoek en Groessen voldoende bescherming bieden t.a.v externe veiligheid, fijnstof en met name geluid. Daarbij moet hoger ingezet worden dan de wettelijke normen;
- Uitgaand van een ontwikkeling waarbij het koesteren van het landschap voor dit gebied voorop staat moet een goede landschappelijke inpassing van de weg gegarandeerd worden;
- De plannen voor Reisenakker moeten doorgang kunnen vinden;
- Het gebied tussen de A15 en de rand van Zevenaar wordt ingericht als uitloopegebied voor de bewoners.

Zevenaar West Indien de doorgetrokken A15 dichterbij Zevenaar West komt te lopen is een herinrichting van deze strook tussen weg en stadsrand onvermijdelijk. Deze zone is immers te klein om nog als duurzaam landbouwgebied te kunnen functioneren. De gebiedsvisie Duiven Zevenaar stelt voor om in deze zone een robuust groen raamwerk met nieuwe routes voor langzaam verkeer aan te brengen. De routes moeten toegang geven tot het agrarische lint aan de overzijde van de weg. In het raamwerk is ruimte voor functies als sport en woningbouw. Voor de wijze waarop deze zone tussen de bestaande rand en de nieuwe snelweg kan worden ontwikkeld zijn in de gebiedsvisie Duiven-Zevenaar nog verschillende varianten opgenomen.



Routeontwerp A12 (bron: De koers voor het routeontwerp A12)



A12 zone: van westelijk stedelijk deel naar landschappelijk oosten, zuidzijde bebouwd, noordzijde open

A12 zone In het regionaal plan is de A12 zone aangeduid als ontwikkelingszone voor (inter)nationale werklocaties. Te gelijktijd wordt het gebied in het Routeontwerp A12 getypeerd als de "Ruime entree van Nederland" en in de studie van het Ruimtelijk Plan Bureau aangeduid als een van de belangrijkste snelwegpanorama's van Nederland. Komend vanuit het oosten biedt de openheid aan de noorzijde van de weg prachtige zichten op de stuwwal van de Veluwe. Ontwikkeling van bedrijventerreinen en behoud van de openheid strijden hier met elkaar om een goede positie.

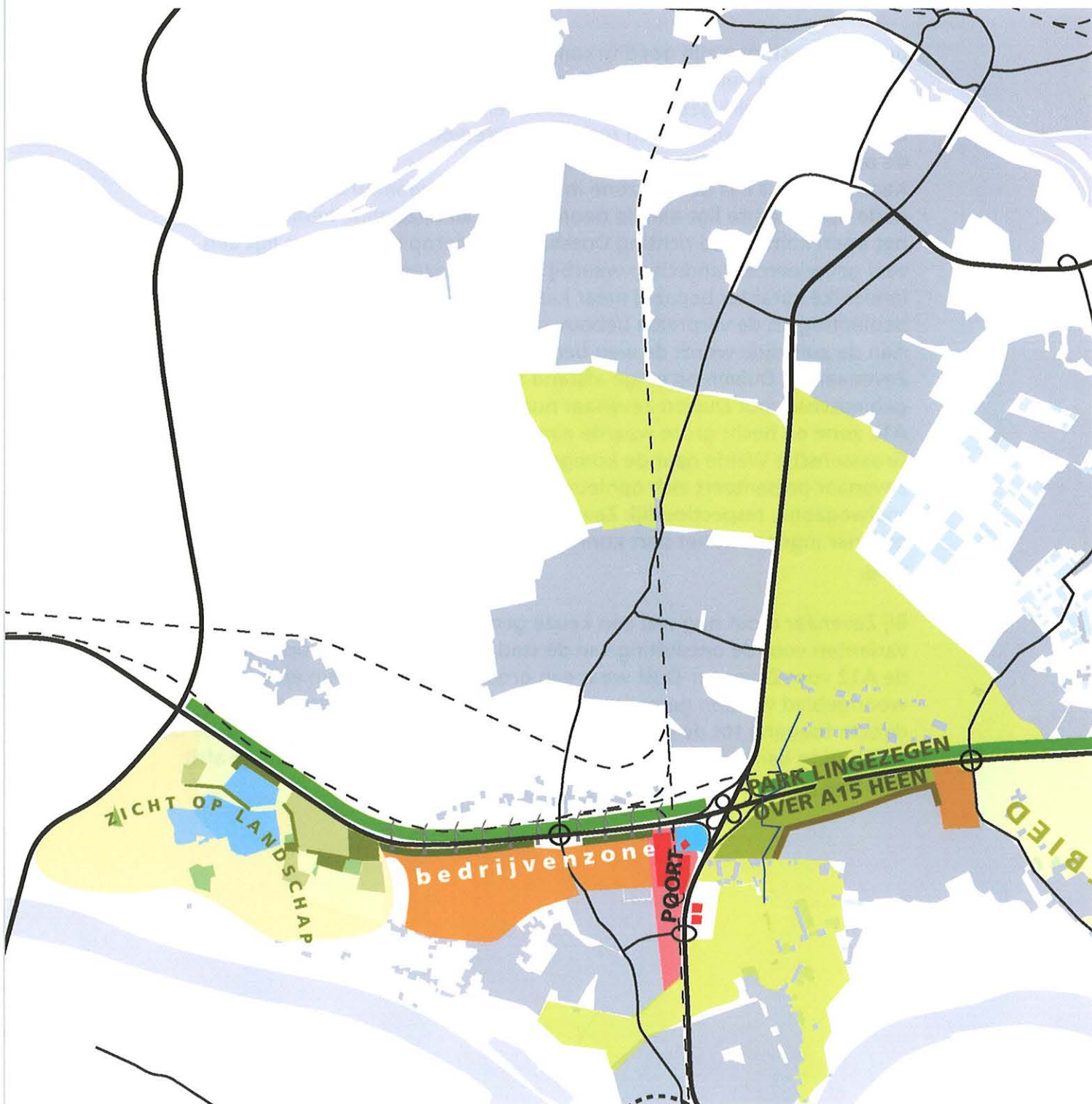
Beide bouwstenen zijn goed te combineren in één plan. Daarbij wordt ingezet op een duidelijke overgang vanuit het stedelijke gebied van Arnhem naar het landelijke gebied langs de A12 en bij de grens. De zich verdichtende zone van bedrijventerreinen rondom Westervoort en Duiven vormt daarbij de poort van de stadsregio langs de A12.

Kenmerkend is dat de A12 zone in het oosten asymmetrisch van opbouw is: de open ruimte ligt aan de noordzijde. Aan deze zijde hebben we eerst het open komgebied richting Doesburg. Verderop rond Didam ligt een veel gevarieerder landschap waarbij het niet zozeer de openheid is die het landelijke karakter bepaald maar juist het agrarische gebruik, de wisselende beplanting en de verpreide bebouwing.

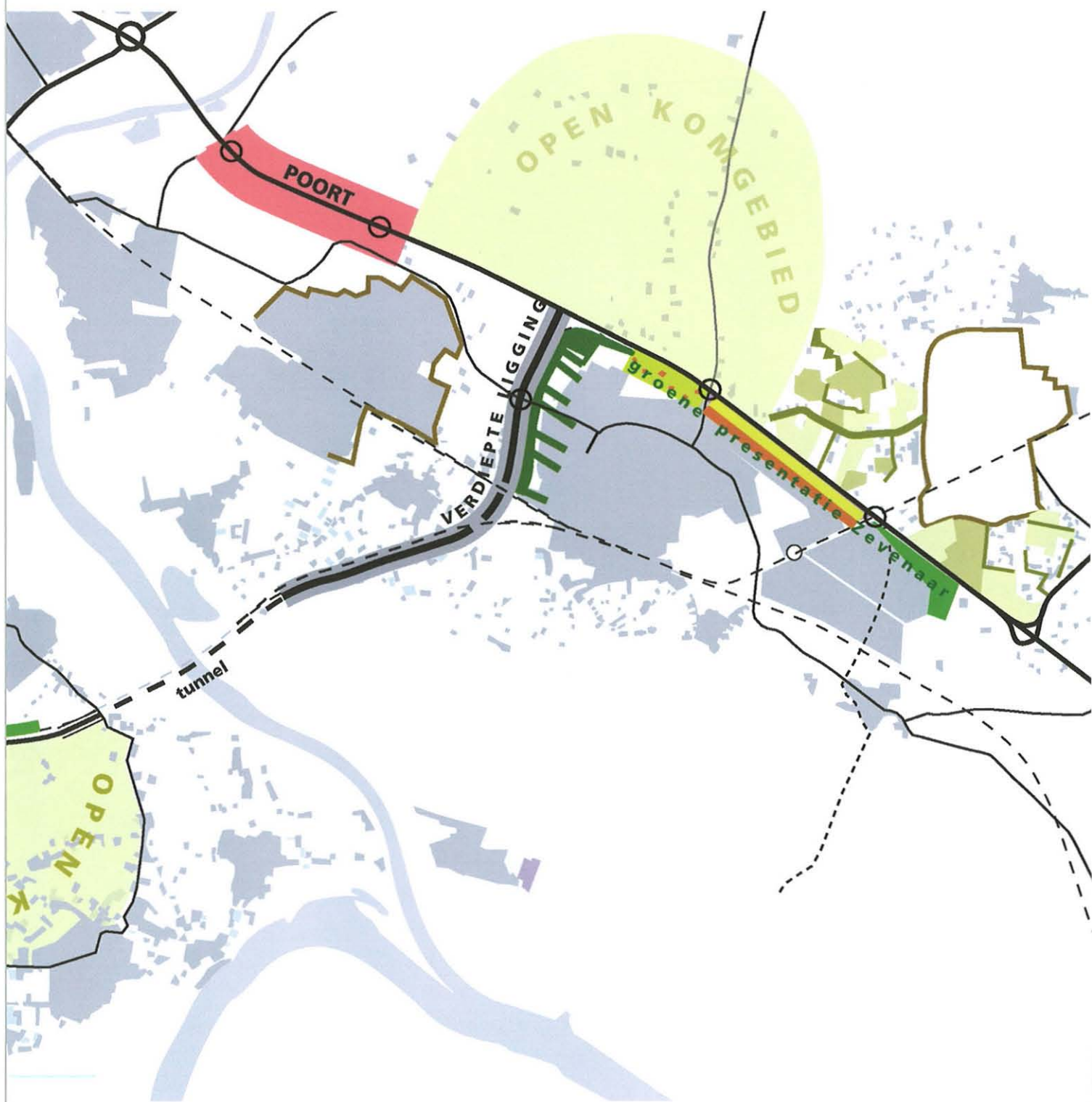
Aan de zuidzijde wordt de weg begrensd door Westervoort, Duiven en Zevenaar. Bij Duiven op enige afstand maar bij Zevenaar heel direct. De gebiedsvisie voor Duiven Zevenaar nuanceert de continuïteit van de gehele A12 zone en hecht grote waarde aan een groene en open overgang van de Groessensche Weide naar de komgonden aan de noordzijde van de A12.

Zevenaar presenteert zich opnieuw aan de weg. De koppen van de snelwegzone, respectievelijk Zevenaar-Oost en Reisenakker, worden daarbij groener ingezet. In het hart kunnen de bedrijven zich presenteren aan de weg.

Bij Zevenaar moet nog wel een keuze gemaakt worden tussen twee varianten voor de ontsluiting van de stad. Zevenaar wil een ontsluiting op de A12 voor Zevenaar-Oost waar een groot bedrijventerrein en een nieuw woongebied worden gerealiseerd. Deze aansluiting betekent ook een directe toegang tot de snelweg voor Didam. Onderwerp van studie is of deze aansluiting kan worden gecombineerd met het openhouden van de afrit Griethse poort.



Visie: samenhang in de verschillende gebiedsontwikkelingen







Bouwlustlaan

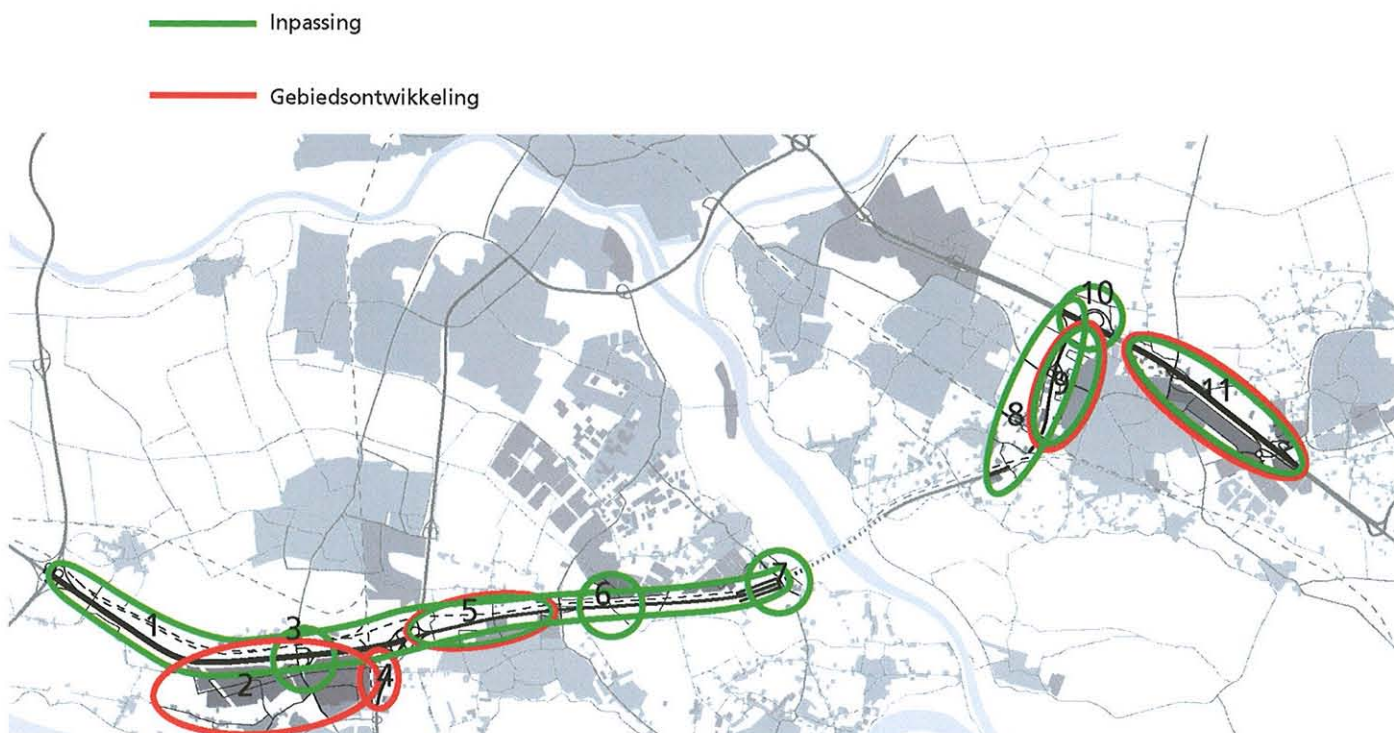
DEEL 4

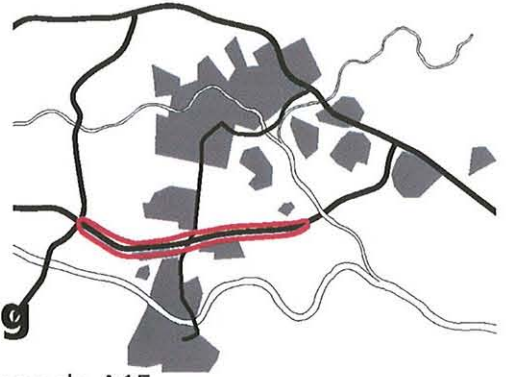
OPGAVEN

Elf opgaven

Als we de conclusies van de inpassing en de gebiedsontwikkeling samenbrengen dan komen we tot een kaart met de belangrijkste opgaven of 'hotspots' van de regio. De opgaven worden hier op de agenda gezet, de inzet, de aandachtspunten en mogelijke oplossingsrichtingen benoemd. In de komende jaren zullen deze opgaven stuk voor stuk onderwerp van studie zijn en door de betrokken partners worden uitgewerkt. Deze belangrijkste opgaven zijn:

1. Zone Betuweroute
2. Bedrijfszone A15
3. Afrit 38
4. Knooppunt Ressen
5. Noordrand Bemmelen
6. Onderdoorgang Linge
7. Boerenhoek
8. Verdiept tracé Liemers
9. Zevenaars-West
10. Aansluiting A15-A12
11. Afrit Zevenaars





1. Zone Betuweroute: een groene rug

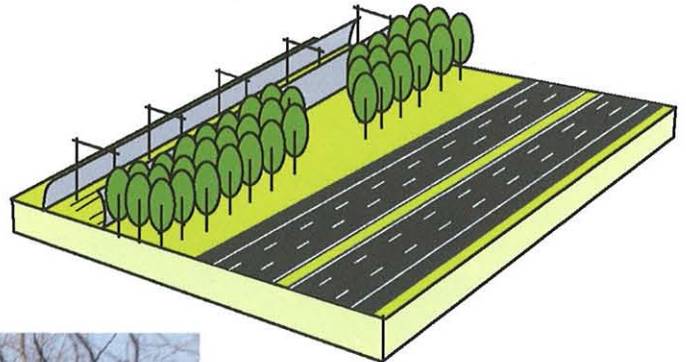
Langs vrijwel het hele tracé loopt de Betuweroute parallel aan de A15.

Vanwege veiligheid en hinder zijn grote delen afgeschermd met betonnen wanden, daarbovenuit steken de palen en spanningslijnen voor de goederentreinen.

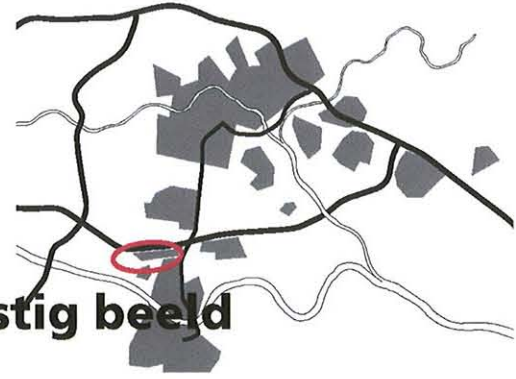
In de Betuwe vormen de wanden letterlijk een muur in het landschap. Vanuit de beleving van de weggebruiker, die voornamelijk langs de muur heen kijkt, zie je een betonnen wand begeleid door eindeloos veel masten en draden.

Om de technische uitstraling van het geheel te verzachten, wordt een aanplant met bomen in de tussenzone voorgesteld. Het licht gebogen tracé krijgt daarmee ook een stevige rug in de binnenbocht.

De wijze van aanplant - een eenduidige plantage, afwisselende akkers danwel stevige bomenrijen langs de weg - vormt nog onderwerp van de ontwerpogave. Door de strook lopen verschillende leidingen, boven- en ondergronds, waar niet geplant kan worden. Voor de verdere uitwerking is het van belang om, met de beperkingen, toch een aaneensluitend geheel te ontwerpen. Ook op de soort dient gestudeerd te worden; bijvoorbeeld populieren of abelen.



Rug langs de snelweg



2. Bedrijvenzone A15: één rustig beeld

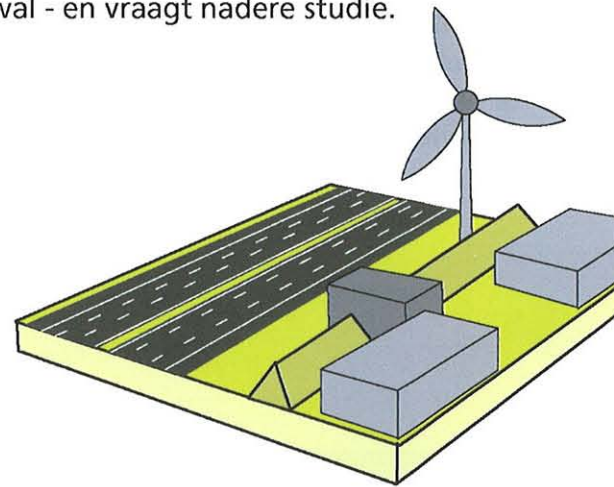
Aan de A15 wordt het bruto 120 hectare grote Betuws Bedrijvenpark gerealiseerd. Het naastgelegen bedrijventerrein De Grift zal in de toekomst worden geherstructureerd en uitgebreid richting de A15. Bij elkaar ontstaat er op termijn een bedrijvenzone van drieëneenhalve kilometer lengte. Een dergelijk omvangrijk terrein vraagt om een zorgvuldige regie in segmentering en presentatie.

Om een rustig en eenduidig beeld vanaf de snelweg te krijgen wordt voorgesteld om langs het gehele terrein een groene wal aan te leggen. De wal vormt als het ware een gezamenlijke plint voor alle panden. Voor of in de wal kunnen de geplande windturbines een plek krijgen.

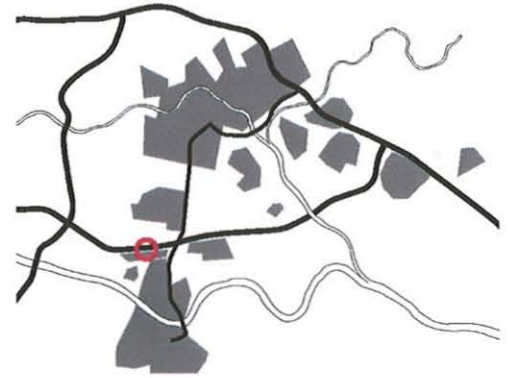
Tegelijk kunnen in de wal opgenomen gebouwde accenten zorgen voor een etalage aan de A15. Het opnemen van de bebouwing kan op uiteenlopende wijzen - in de wal, op de wal, door de wal - en vraagt nadere studie.



Accenten in de wal (bron: Dura Vermeer, JINX architecten, Provise bv)



Bedrijven achter een groene wal (referentie: bedrijventerrein Hoekse Waard)

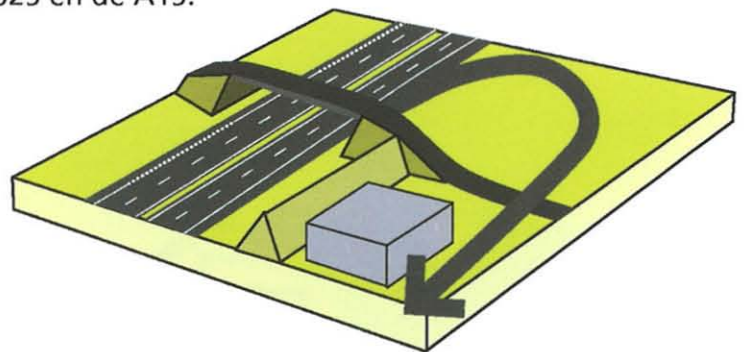


3. Afrit 38: directe toegang

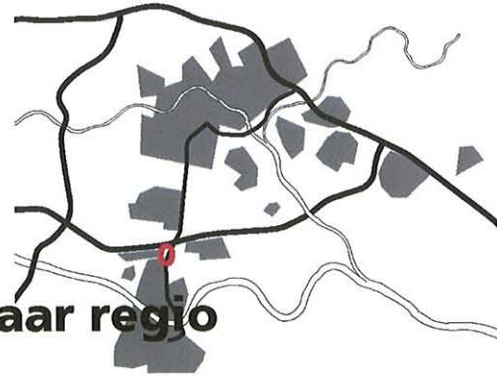
Vanuit de gemeente Overbetuwe is als randvoorwaarde bij de aanleg van het Betuws Bedrijvenpark aangegeven dat het terrein een rechtstreekse aansluiting moet hebben op de A15. Dit betekent een extra afrit van de snelweg. Een terugvaloptie is een opwaardering van afrit 38. Deze is echter alleen acceptabel indien het verkeer van het bedrijventerrein geen nadelen oplevert voor de doorstroming op de Griftdijk en de Waalsprong.

De herstructurering van het bedrijventerrein de Grift, de ontwikkelingen in de Waalsprong en de mogelijke komst op termijn van het Rail Overslag Punt zorgen, los van het bedrijventerrein, voor een forse toename van het aantal verkeersbewegingen op afrit 38. Vanwege deze toename lijkt een herontwerp van de afrit noodzakelijk. Om de verkeersstromen van het bedrijventerrein en de Griftdijk zo snel mogelijk te scheiden lijkt het de meest logische oplossing om de af- en oprit hier te verplaatsen naar de oostzijde van de Griftdijk. Vrachtverkeer rijdt dan direct het bedrijventerrein op. Ook andere alternatieven zullen onderzocht worden.

Een afstemming van de interne ontsluiting van het Betuws Bedrijvenpark, De Grift, het transferium en de kantoren bij Ressen zou voordelen bieden bij een heldere segmentering. Deze ontsluiting kan worden gecombineerd met de ontsluiting vanuit Bemmelen op de A325 en de A15.



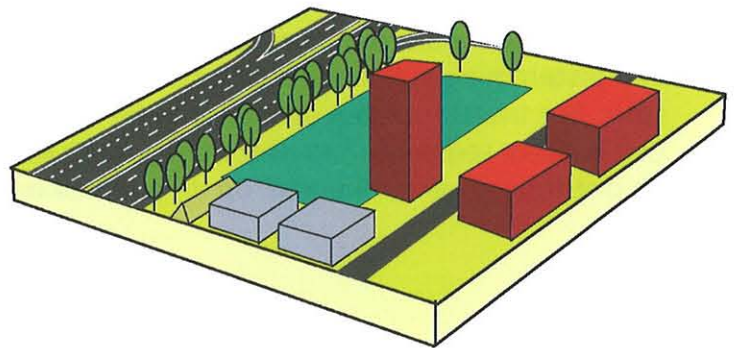
Voorbeelduitwerking directe ontsluiting Betuws Bedrijventerrein, De Grift en Oosterhout



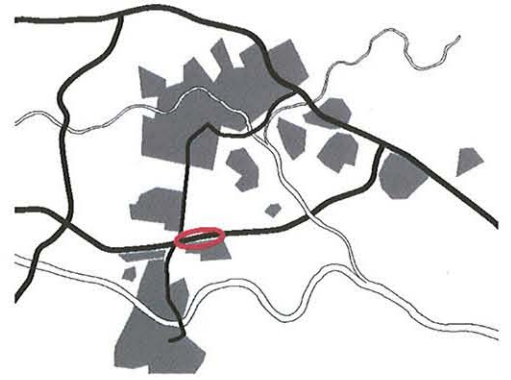
4. Knooppunt Ressen: poort naar regio

Nijmegen wil zich presenteren aan de A15 en zet in op de A325 zone als de hoofdentree aan de noordzijde. Met de aangelegde ovatonde, de komst van een nieuw station en de realisatie van een transferium vormt de strook tussen station en knooppunt Ressen een aantrekkelijke en goed bereikbare omgeving.

Op langere termijn kan worden gezien of de zuid westzijde van de knoop Ressen groen moet blijven of dat de locatie bij de ovatonde uitgebreid kan worden naar het noorden. Een gebouw aan de plas ten zuidwesten van het knooppunt zou een mooie presentatie van de stad en de regio aan de A15 vormen. Een dergelijk ontwikkeling mag echter geen concurrentie betekenen voor de lopende en de geplande kantorenlocaties. In het Regionaal Plan is voldoende aanbod opgenomen tot 2020.



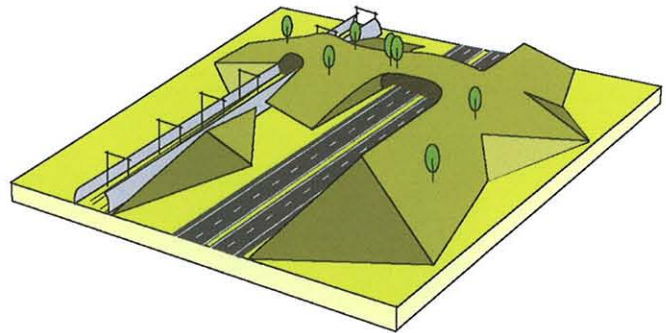
Accent aan de plas (referentie: provinciehuis Brabant)



5. Noordrand Bemmelen: aan het park

Tussen Bemmelen en de doorgetrokken A15 liggen nu een aantal weides. Het gebied ter hoogte van Bemmelen aan de noordzijde van de Betuweroute maakt deel uit van Park Lingezegen. Het idee is om het park door te trekken over spoor en snelweg. Daarmee wordt voorkomen dat het dorp opnieuw achter een muur geplaatst wordt zoals bij de Betuweroute, Bemmelen grenst straks aan het forse landschapspark.

Voorstel is om het park te ontwerpen middels forse grondlichamen. De heuvels hebben een geluidswerende functie hebben. Om de strook tussen snelweg en spoor toegankelijk te maken als uitloopgebied voor Bemmelen, en te laten functioneren als natte ecologische verbinding, wordt aan de westkant een onderdoorgang onder de snelweg en spoor voorgesteld. Een breed, groen viaduct trekt het park aan de oostkant over snelweg en spoor.



Overkluizing Park Lingezegen (referentie: A1, ecoduct Veluwe)

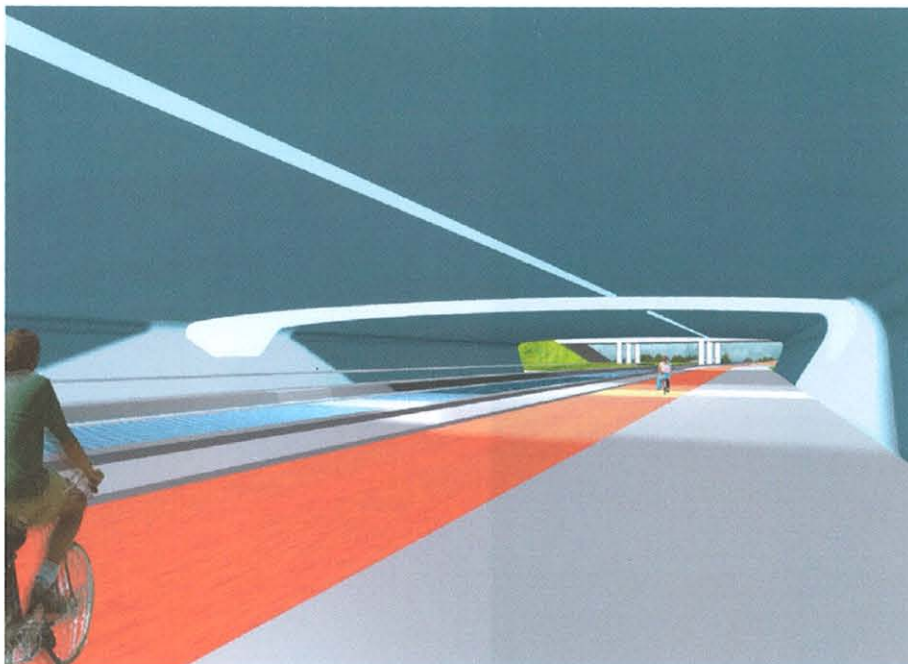
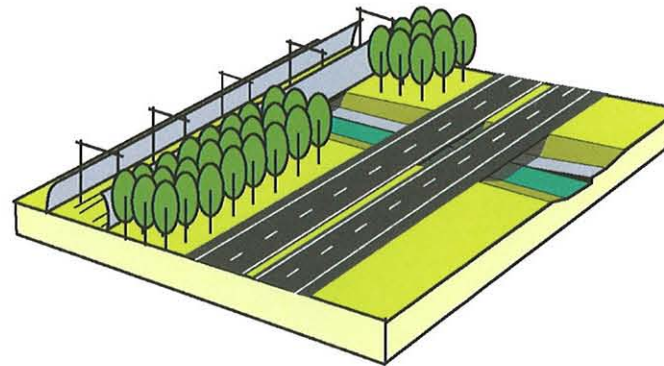


6. Onderdoorgang Linge: ruim en overzichtelijk

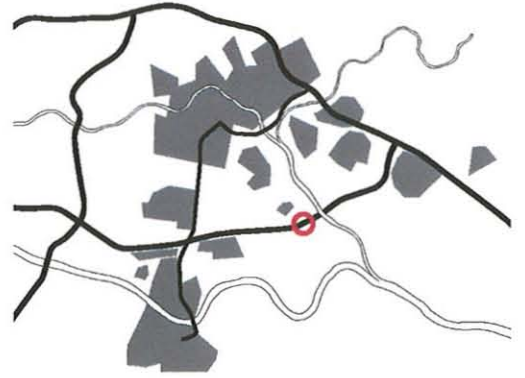
De Linge vormt, naast een ecologische verbinding, een belangrijke recreatieve route. De waterloop vormt een van de dragers van Park Lingezegen.

De nieuwe onderdoorgang is complex: de snelweg mag niet teveel boven maaiveld uitsteken om het open komgebied niet aan te tasten. Het waterpeil van de Linge dient gelijk te blijven. Onder de Betuweroute ligt al een bestaande passage.

Het is van belang dat de onderdoorgang voldoende ruimte biedt om er op een aangename manier onder de brede weg door te kunnen. Het zaak een zo rank mogelijke constructie voor de snelweg toe te passen en de onderdoorgang vrij van kolommen te houden. Het terugleggen van de landhoofden geeft ook de nodige ruimte. De onderdoorgang moet transparant zijn en de passant een goed overzicht bieden.



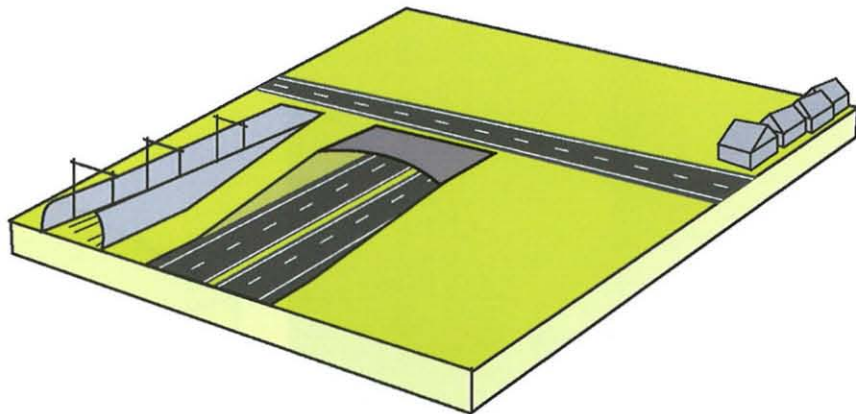
Transparante onderdoorgang bij Linge (referentie A2, onderdoorgang Leidsche Rijn)



7. Boerenhoek: in het veld

Tussen de bestaande spoortunnel en de bebouwing van Boerenhoek is ongeveer 80 meter ruimte. Om de overlast voor Boerenhoek te beperken, moet de snelweg hier in een tunnel liggen.

De Betuweroute ligt voor de Lodderhoeksestraat al verdiept. Deze belangrijke weg kan daarmee op maaiveld blijven. Ook bij de doorgetrokken A15 zou dit het uitgangspunt moeten zijn. Als de snelwegtunnel vanaf de weg een groen dak krijgt blijft voor Boerenhoek het bestaande beeld bestaan en wordt geluidsoverlast zo veel mogelijk voorkomen.



Beperking geluidshinder voor boerenhoek (referentie: entree Willemstunnel, Arnhem)



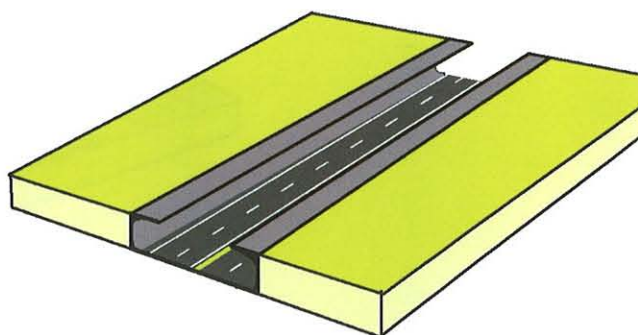
8. Verdiept tracé Liemers: groen waar het kan

Vanuit de omgeving geredeneerd is een verdiepte ligging hier een logische keuze. De weg moet verschillende wegen en spoorlijnen kruisen en ligt dicht bij de bebouwing.

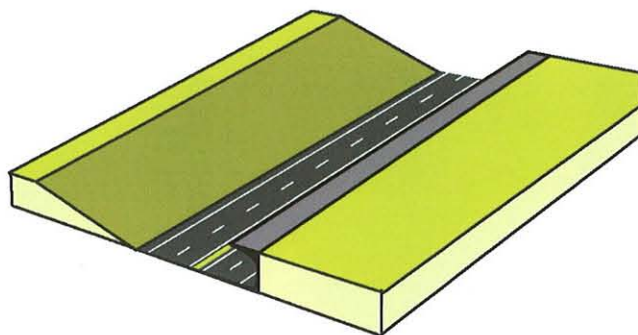
Een goede uitwerking van deze verdieping is noodzakelijk; er zijn veel automobilisten die het gebied alleen vanaf de snelweg zullen kennen. Is het de bedoeling dat automobilisten kennis maken met de regio door betonnen wanden en schermen, of zijn het groene taluds waar de bomen van Zevenaar West bovenuit steken? Het is zaak de verdieping zo te ontwerpen dat er zo min mogelijk overlast is voor de bewoners van Zevenaar West, maar er tegelijkertijd een aantrekkelijk beeld voor de weggebruiker ontstaat.

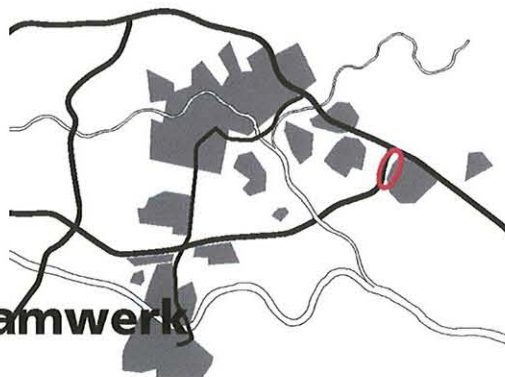


Waar mogelijk groene taluds (referentie: A1 Kootwijk)



Zorgvuldige uitwerking luifelconstructies (referentie: A16 Dordrecht)

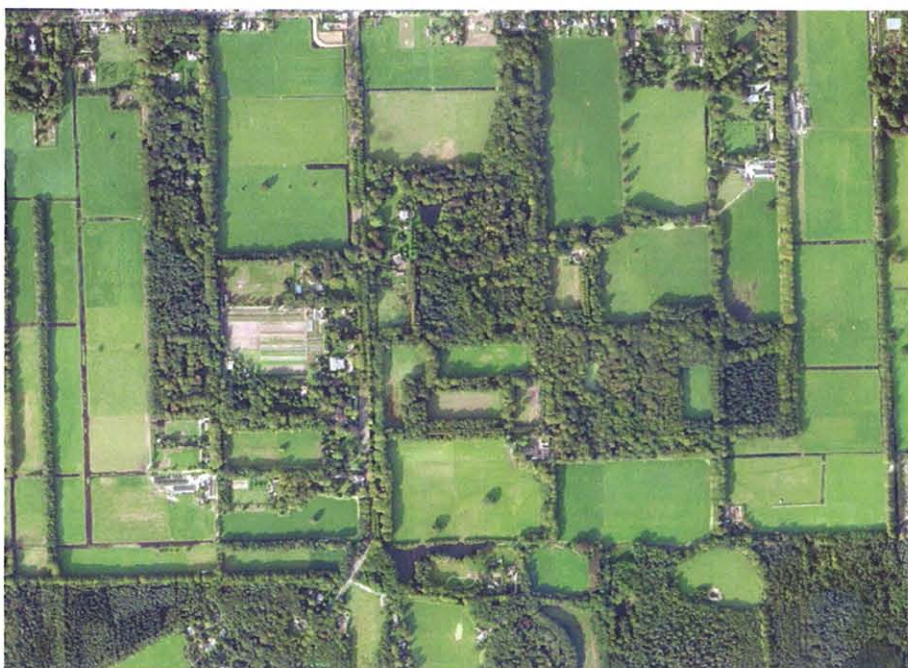
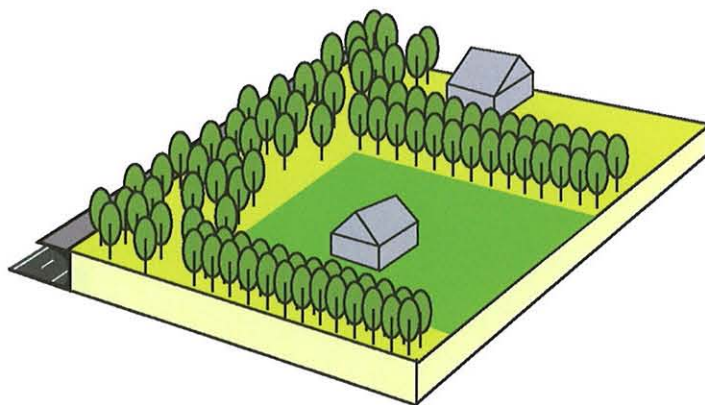




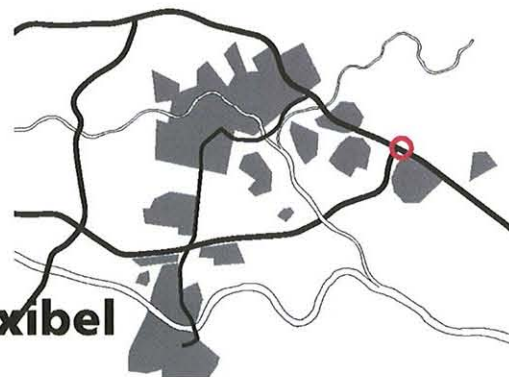
9. Zevenaar West: robuust groen raamwerk

Uitgangspunt bij de doortrekking is dat het hele gebied aan kwaliteit wint. In de gebiedsvisie Duiven Zevenaar wordt aangegeven dat bij Zevenaar West een herinrichting nodig is van de strook tussen de nieuwe snelweg en de bebouwing.

Voor deze rand wordt een robuust groen raamwerk met verschillende functies voorgesteld. De toegankelijkheid van het gebied wordt daarbij sterk verbeterd, voorts worden verbindingen met de omliggende gebieden gelegd. Voor de uitwerking van dit groene raamwerk zijn nog verschillende varianten denkbaar: boskamers, buitenplaatsen, nieuwe rand aan park.



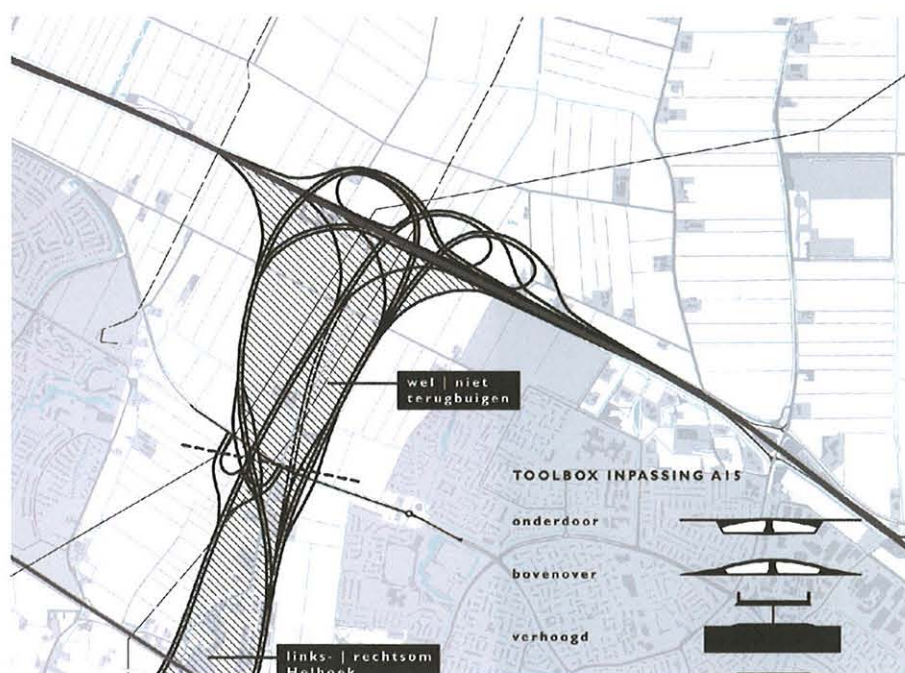
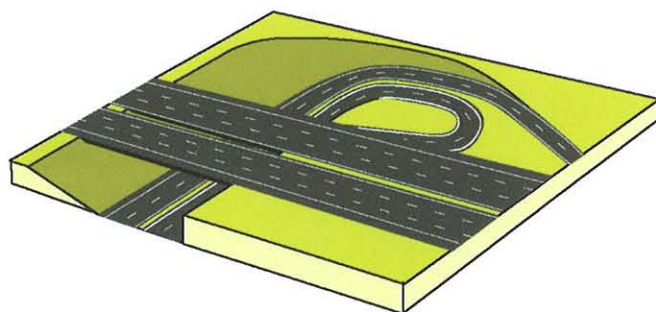
Robuust groen raamwerk (uit: *Gebiedsvisie A15 Duiven Zevenaar*)



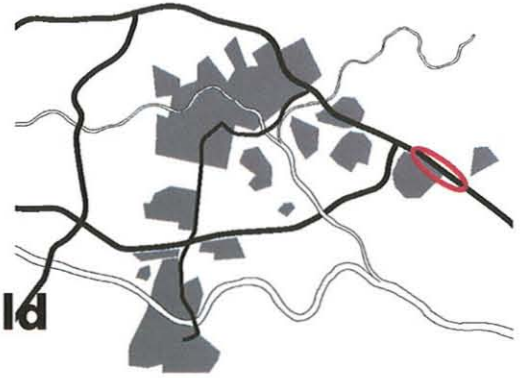
10. Aansluiting A15 - A12: flexibel

In de tracékeuze is de positie van de aansluiting van de A15 met de A12 flexibel. Zaak is de aansluiting zo te positioneren dat er een oplossing komt die enerzijds een goede doorstroming van het verkeer geeft en anderzijds de geluidsoverlast voor de nieuwbouwwijk Reisenakker en Zevenaar West beperkt houdt.

Een verdiepte ligging van de aansluiting, onder de A12 door, houdt het zicht op de openheid aan de noordzijde vrij. Om een goede langzaamverkeersverbinding met het komgebied te krijgen, dient er ook een goede fietsontsluiting in of nabij het kunstwerk opgenomen te worden.



Bandbreedte aansluiting A15 - A12 (uit: Gebiedsvisie A15 Duiven Zevenaar)

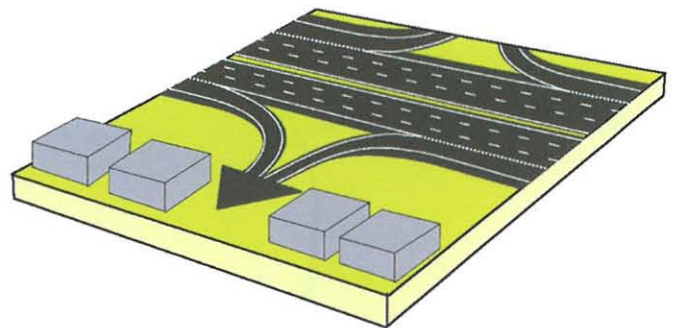


11. Afrit Zevenaar: continu wegbeeld

Vanuit Zevenaar bestaat de wens om een tweetal aansluitingen op het snelwegennet te realiseren, één aan de westkant op de A15, en één aan de oostkant bij de uitbreidingslocatie Zevenaar-Oost. Om de verkeersdruk van de stad te kunnen spreiden wil men de bestaande uitvalsweg, de Griethsepoort, behouden.

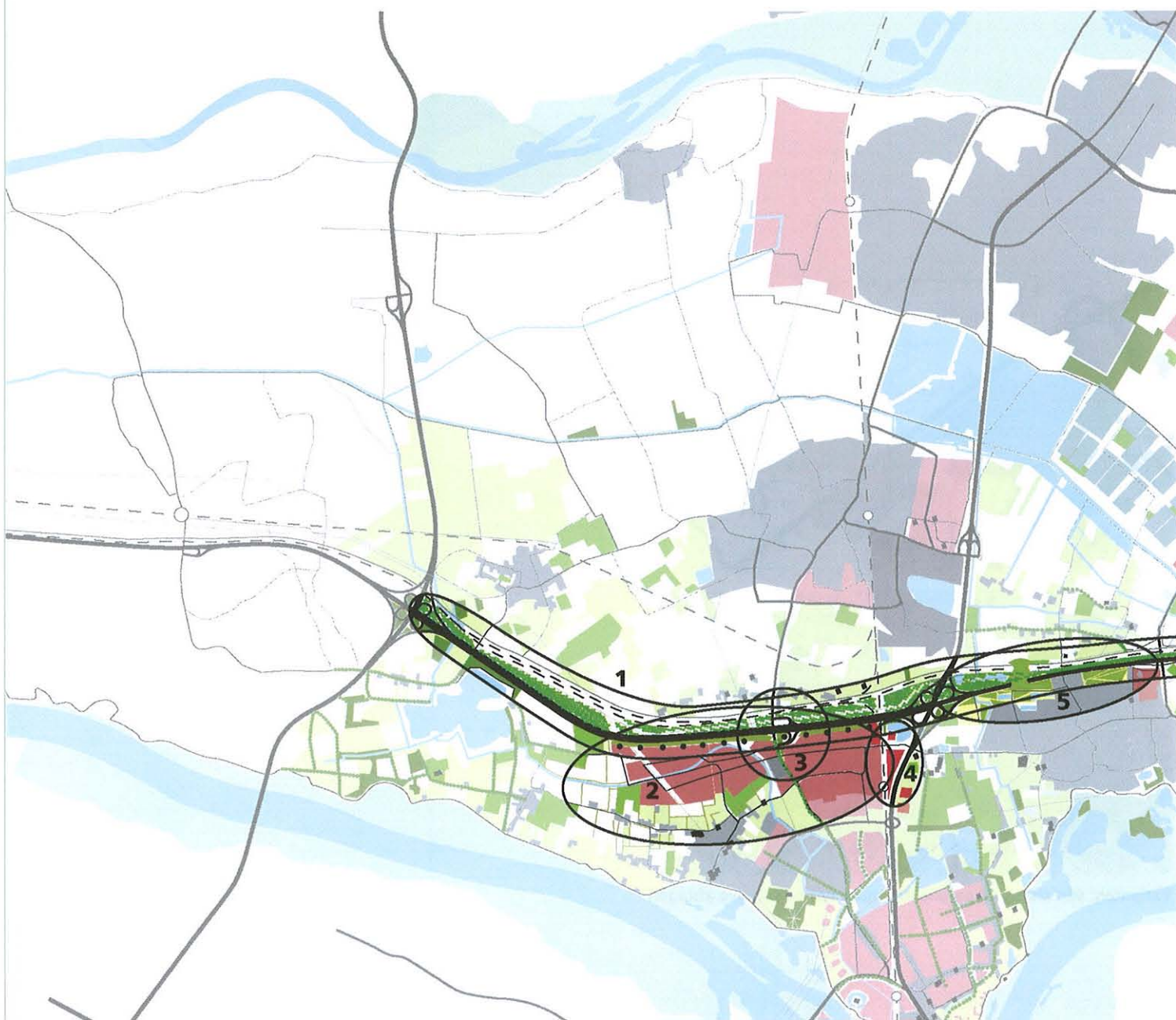
Twee aansluitingen aan de A12 is volgens het Rijksbeleid te veel. Momenteel wordt er gestudeerd op een alternatief, waarbij de aansluiting Griethsepoort en de nieuwe aansluiting in oost kunnen worden gerealiseerd middels een verbinding via een parallelstructuur langs de A12.

Vanuit ruimtelijke invalshoek moet voorkomen worden dat een parallelweg de continuïteit van het wegprofiel en het beeld van de hier landelijke A12 verstoord. Bij aanleg moet gestreefd worden naar bundeling van de wegen.



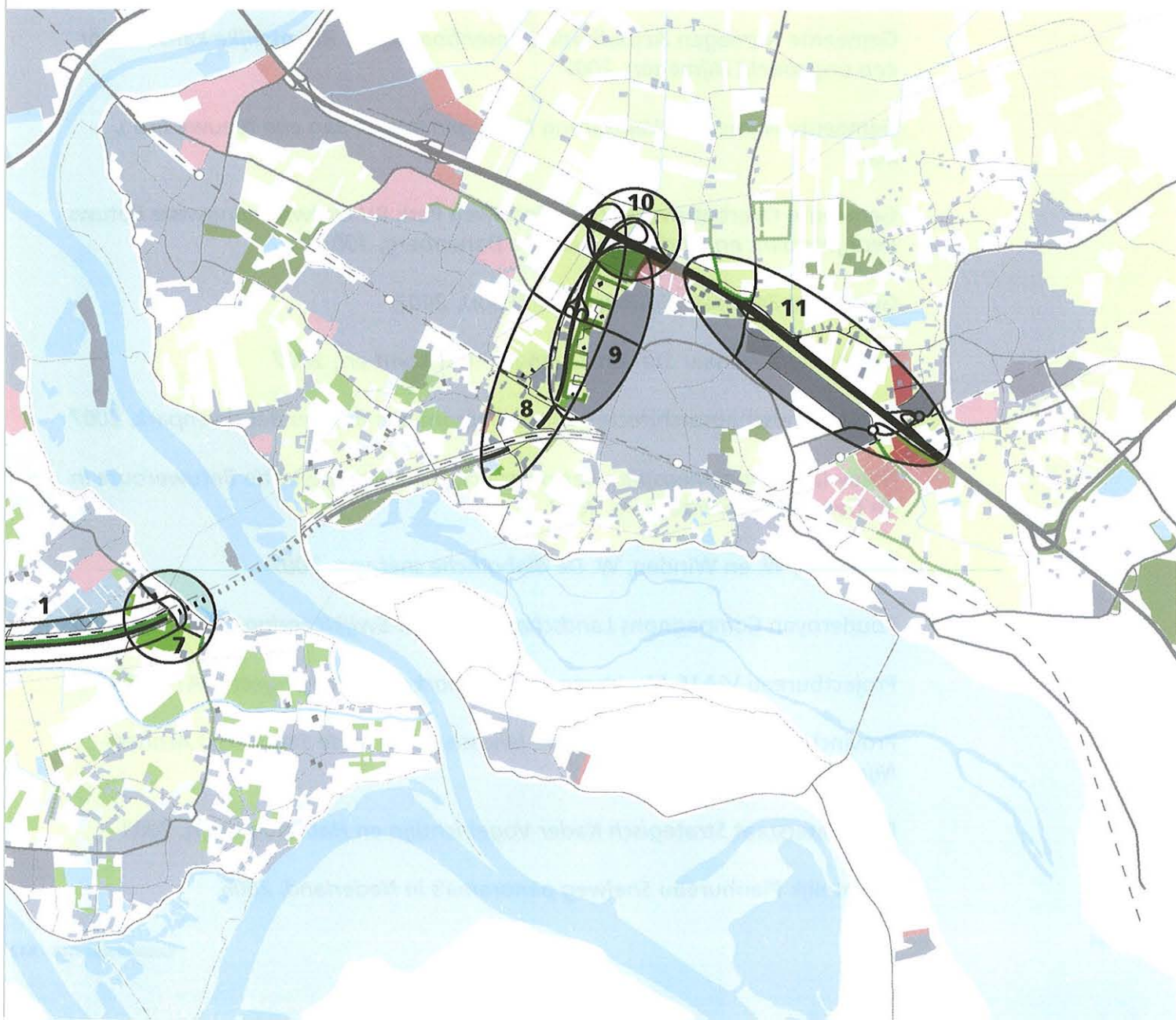
Varianten: één afslag, of parallelstructuur met twee halve afslagen

Opgave	Product	Actoren
1 Zone Betuweroute	landschapsplan, ontwerp	gemeenten Overbetuwe, Nijmegen en Lingewaard, de stadsregio
2 Bedrijvenzone A15	stedenbouwkundig plan, landschapsplan	gemeenten Overbetuwe en Nijmegen, de stadsregio
3 Afrit 38	wegontwerp	Rijkswaterstaat (D.O.N.), gemeenten Overbetuwe en Nijmegen, de stadsregio
4 Knooppunt Ressen	stedenbouwkundig plan, ontwerp	gemeenten Nijmegen en Lingewaard, de stadsregio
5 Parkrand Bommel	wegontwerp, parkontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), Provincie, gemeente Lingewaard
6 Onderdoorgang Linge	wegontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), Provincie, gemeente Lingewaard, Waterschap Rivierenland
7 Boerenhoek	wegontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), gemeente Lingewaard
8 Verdiepte ligging D/Z	wegontwerp, landschapson ontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), gemeenten Zevenaar en Duiven
9 Zevenaar-West	wegontwerp, landschapson ontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), gemeenten Zevenaar en Duiven
10 Aansluiting A15 - A12	wegontwerp	Rijkswaterstaat (ViA15), gemeente Zevenaar en Duiven, de stadsregio
11 Afrit Zevenaar	wegontwerp, landschapson ontwerp	Rijkswaterstaat (D.O.N.), gemeente Zevenaar en Montferland, de stadsregio



Uitvoeringsagenda

Als we de conclusies van de inpassing en de gebiedsontwikkeling samenbrengen dan komen we tot een kaart met de belangrijkste opgaven of 'hotspots' van de regio. Om de doorwerking van de Gebiedsvisie te bewerkstelligen is nevenstaand overzicht opgenomen, met de beoogde producten die nodig zijn voor een goed eindresultaat, en probleemeigenaren die samen naar een oplossing zullen moeten zoeken om het tot een succesvol geheel te maken. Van belang is de samenwerking, zoals die voor deze gebiedsvisie is opgestart, door te laten gaan in het verdere planproces.



Literatuurlijst

Arcadis Zevenaar-Oost Hengelder - Witte Kruis, oplossingen voor de regio, 2006

Arcadis Kaartmateriaal ViA15, 2006

Arcadis Knooppunten A12, voorstel voor parallelstructuur, 2007

Dienst Landelijk Gebied Over Betuwe-Oost Landinrichtingsplan, 2005

Gemeenten Duiven, Zevenaar, DGMR Gebiedsvisie A15, Uitgangspunten onderzoek naar het verkeersweglawaaai, nr. V.2007.5359.00.N001, 2007

Gemeenten Duiven en Zevenaar Gebiedsvisie A15, Studie naar de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied tussen Duiven, Zevenaar, A12 en Pannerdensch Kanaal, bij doortrekking van de A15, 2007

Gemeente Nijmegen Actualisatie Kansenboek 2007, Ruimtelijke kansen voor een ongedeeld Nijmegen, 2007

Gemeente Nijmegen Waalsprong Nijmegen bouwt aan een nieuwe brug, 2007

Gemeente Overbetuwe, Betuws Bedrijven Park BV Ontwikkelingsvisie Betuws Bedrijvenpark en landschapsvisie De Danenberg, 2007

Gemeente Zevenaar Businesspark 7Poort, 2007

Gemeente Zevenaar Station Zevenaar Oost komt er!, 2007

H+N+S landschapsarchitecten Landschapsanalyse Betuws Bedrijvenpark, 2007

Nieuwland Landschapsplan Betuweroute, Groencompensatie Betuweroute in de Gemeente Overbetuwe, 2007

Nijenhuis, W. en Winden, W. De diabolische snelweg, 2007

Pouderoyen Compagnons Landschapsvisie Slijk-Ewijk/Landgoed Loenen, 2007

Projectbureau ViA15 Marktscan fase 1, Voorkeurstracé project ViA15, 2007

Provincie Gelderland Waardevolle landschappen in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, 2006

Rijkswaterstaat Strategisch Kader Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, 2003

Ruimtelijk Planbureau Snelweg panorama's in Nederland, 2006

Steunpunt Routeontwerp *De koers voor het routeontwerp, perspectieven voor het routeontwerp van snelwegen op basis van de Regenboogroute A12, 2005*

Stichting De Huissensche Waarden *Startnotitie Huissensche Waarden, z.d.*

Stadsregio Arnhem Nijmegen *Bundelen & verknopen, Regionale Nota Mobiliteit, 2006*

Stadsregio Arnhem Nijmegen *Doorstroming A325 / Prins Mauritssingel, Regionale Scan, 2006*

Stadsregio Arnhem Nijmegen *Regionaal Plan 2005-2020, 2006*

Stuurgroep Park Lingezegen *Een park van formaat, Park Lingezegen naar realisatie, 2007*

Topografisch Kaartmateriaal

Ministerie van Oorlog, Topografische dienst (1958) *Kaart: 18,19*

Topografische dienst Kadaster (2005) *Topografische kaart van Nederland, 1: 25.000, Kaart: 39 F,H, 40 A,B,C,D,E,G*

Uitgeverij Robas Producties, *Historische Atlas Gelderland (1885-1925), 1: 25.000, Kaart 468, 469, 470, 471, 488, 489, 490, 491, 492, 510, 511, 512, 513, 532, 533, 534, 535*

Grote historische Atlas van Nederland, 1:50.000, Oost-nederland 1830-1855, Wolters-Noordhoff Atlasproducties (1990) Kaart 96-97 98-99 100-101, 110-11, 112-113, 114-115

In opdracht van:

Gemeente Duiven
S.T.A. (Bas) Elferink
N. (Nico) Verlaan
Postbus 6
6920 AA DUIVEN

Gemeente Lingewaard
H.H. (Harry) de Vries
P.T. (Piet) Lentjes
Postbus 15
6680 AA BEMMEL

Gemeente Montferland
F.S.A. (Frank) Wissink
Postbus 47
6940 BA DIDAM

Gemeente Nijmegen
P.F.G. (Paul) Depla
J.W.M. (Jan) van der Meer
Postbus 9105
6500 HG NIJMEGEN

Gemeente Overbetuwe
F.H.G.M. (Frits) Witjes
J.H.G. (Jan) Walraven
Postbus 11
6660 AA ELST

Gemeente Zevenaar
J.G. (Anja) van Norel - Hansen
G.J.M. (Gerard) Nijland
Postbus 10
6900 AA ZEVENAAR

Stadsregio Arnhem Nijmegen
J.J. (Jaap) Modder
postbus 6578
6503 GB NIJMEGEN

veenenbos
en bosch landschapsarchitecten

Zijpendaalseweg 51
6814 CD ARNHEM
T (026) 351 51 95
I www.veenenbosenbosch.nl
E info@veenenbosenbosch.nl

Plantteam: Harm Veenenbos, Bart Janssen, Stef van Campen

10 april 2008