



# DEEL II



# LANDSCHAFTSPLAN

## 2.1 Maatregelenoverzicht – beschrijving inpassingsmaatregelen per blad

Per kaartblad (in totaal 15 stuks) is de gewenste situatie opgetekend. De meest opvallende inpassingsmaatregelen zijn daarbij apart benoemd/aangepeild en worden in de tekst toegelicht. Per locatie is gezocht naar een optimale afstemming vanuit enerzijds landschappelijk oogpunt en anderzijds rekening houdend met technische, veiligheids en financiële aspecten. Dit op basis van de in Deel I geformuleerde overkoepelende inpassingsvisie.

### Kaartblad I – A15 Knooppunt Valburg e.o.

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

Langs de A50 worden bestaande geluidsbeperkende voorzieningen (geluidsschermen) verplaatst – type A50. In de knoop zelf worden

in de 2 zuidelijke 'oksels' de bestaande bosschages verwijderd zodat het recentelijk gerealiseerde beplantingsplan met een afwisselend patroon van sloten/greppels en bomenrijen (populier: Populus euramericana, 2 variëteiten) kan worden vervolmaakt conform het landschapsplan van de A50. Hierbij uitgaan van dezelfde boomsoort, plantafstand e.d. als in het landschapsplan A50.

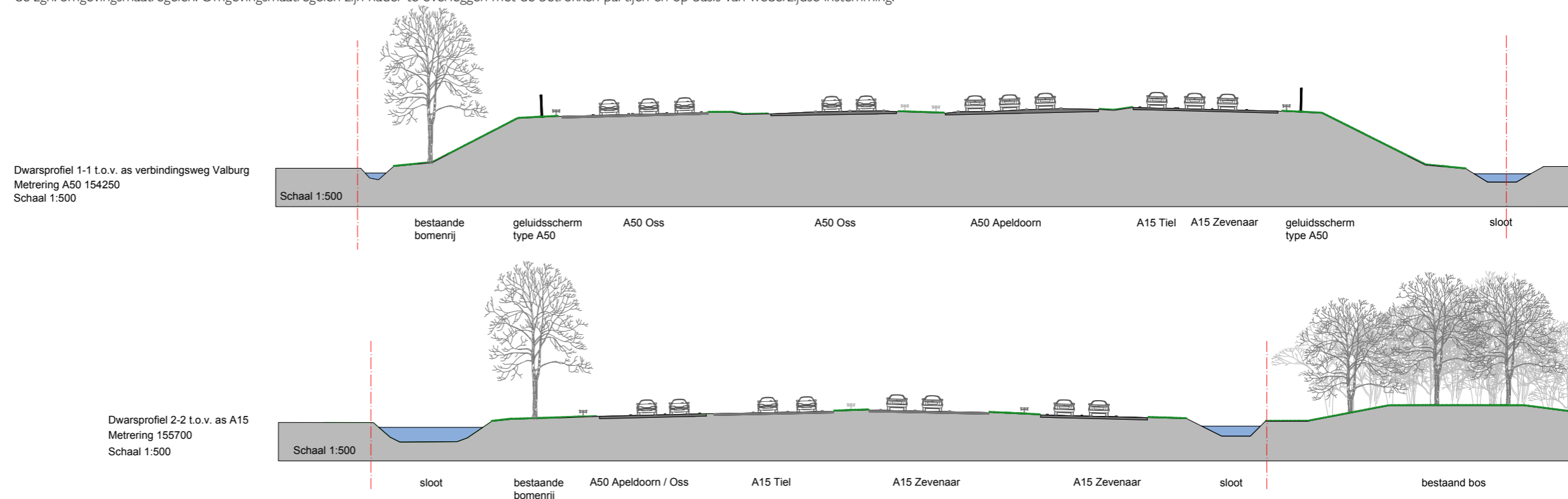
De A15 kent in principe een maaiveldligging zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde vanwege het realiseren van maximaal/onbelemmerd zicht op het landschap. Het is van groot belang dit ruimtelijk ook daadwerkelijk voor elkaar te krijgen. Een geleiderail is aan de wegzijde (middenberm) aanwezig plus aan de bewonerszijde van de weg maar enkel waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij viaducten, afritten en eventueel aanwezige portalen), zoals in dit geval bij het viaduct met de kruisende provinciale weg N836 en ter plaatse van de geluidsschermen omdat deze elementen binnen de obstakelvrije zone (13m.) zijn gesitueerd. De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in 1 keer overbruggen zodat dan geen geleiderail nodig is. Dit vanwege het beoogde (rustige) wegbeeld, als bovenliggend doel. Uitwerking vindt plaats in het E-PvE.



Knooppunt Valburg in de huidige situatie

#### Opmerking bij de profielen:

- Waterpeilen zijn indicatief getekend op 75 cm. beneden maaiveld, soms is een sloot een zaksloot/greppel;
- Bestaande bomen zijn indicatief getekend op basis van ontvangen informatie (deels verouderd/ incompleet);
- De omgeving buiten de aangeleverde basisprofielen is indicatief getekend (op basis van de plattegrond en luchtfoto's), dit geldt ook voor zaken buiten de scope, de zgn. omgevingsmaatregelen. Omgevingsmaatregelen zijn nader te overleggen met de betrokken partijen en op basis van wederzijdse instemming.

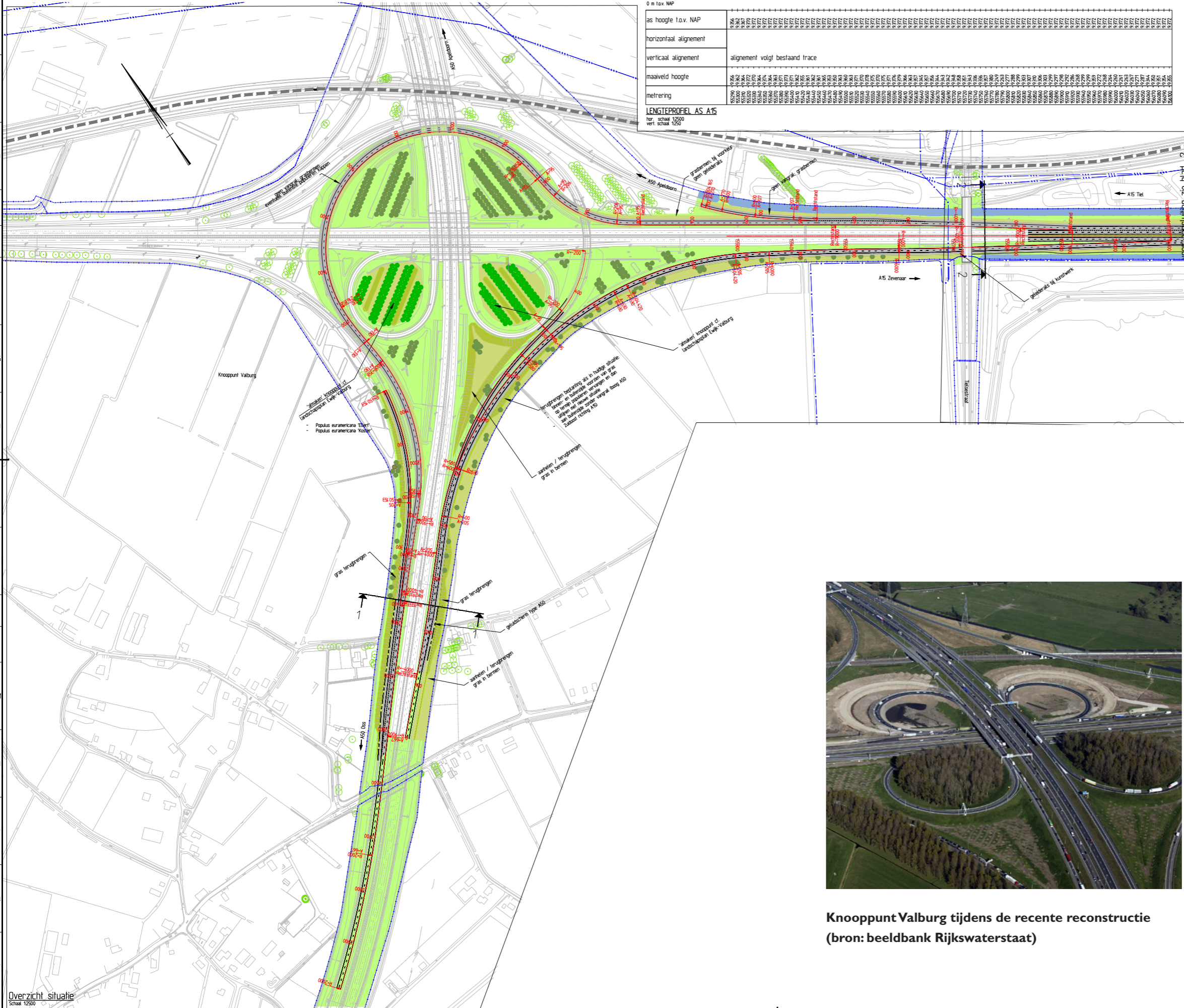


|                       |                                |
|-----------------------|--------------------------------|
| as hoogte tov. NAP    | 19.966                         |
| horizontaal alignment |                                |
| verticaal alignment   | alignment volgt bestaand trace |
| maaiend hoogte        | 19.936                         |
| metreering            | 155290 - 19.936                |

|        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 155290 | 19.936 | 155291 | 19.936 | 155292 | 19.936 |
| 155293 | 19.936 | 155294 | 19.936 | 155295 | 19.936 |
| 155296 | 19.936 | 155297 | 19.936 | 155298 | 19.936 |
| 155299 | 19.936 | 155300 | 19.936 | 155301 | 19.936 |
| 155302 | 19.936 | 155303 | 19.936 | 155304 | 19.936 |
| 155305 | 19.936 | 155306 | 19.936 | 155307 | 19.936 |
| 155308 | 19.936 | 155309 | 19.936 | 155310 | 19.936 |
| 155311 | 19.936 | 155312 | 19.936 | 155313 | 19.936 |
| 155314 | 19.936 | 155315 | 19.936 | 155316 | 19.936 |
| 155317 | 19.936 | 155318 | 19.936 | 155319 | 19.936 |
| 155320 | 19.936 | 155321 | 19.936 | 155322 | 19.936 |
| 155323 | 19.936 | 155324 | 19.936 | 155325 | 19.936 |
| 155326 | 19.936 | 155327 | 19.936 | 155328 | 19.936 |
| 155329 | 19.936 | 155330 | 19.936 | 155331 | 19.936 |
| 155332 | 19.936 | 155333 | 19.936 | 155334 | 19.936 |
| 155335 | 19.936 | 155336 | 19.936 | 155337 | 19.936 |
| 155338 | 19.936 | 155339 | 19.936 | 155340 | 19.936 |
| 155341 | 19.936 | 155342 | 19.936 | 155343 | 19.936 |
| 155344 | 19.936 | 155345 | 19.936 | 155346 | 19.936 |
| 155347 | 19.936 | 155348 | 19.936 | 155349 | 19.936 |
| 155350 | 19.936 | 155351 | 19.936 | 155352 | 19.936 |
| 155353 | 19.936 | 155354 | 19.936 | 155355 | 19.936 |
| 155356 | 19.936 | 155357 | 19.936 | 155358 | 19.936 |
| 155359 | 19.936 | 155360 | 19.936 | 155361 | 19.936 |
| 155362 | 19.936 | 155363 | 19.936 | 155364 | 19.936 |
| 155365 | 19.936 | 155366 | 19.936 | 155367 | 19.936 |
| 155368 | 19.936 | 155369 | 19.936 | 155370 | 19.936 |
| 155371 | 19.936 | 155372 | 19.936 | 155373 | 19.936 |
| 155374 | 19.936 | 155375 | 19.936 | 155376 | 19.936 |
| 155377 | 19.936 | 155378 | 19.936 | 155379 | 19.936 |
| 155380 | 19.936 | 155381 | 19.936 | 155382 | 19.936 |
| 155383 | 19.936 | 155384 | 19.936 | 155385 | 19.936 |
| 155386 | 19.936 | 155387 | 19.936 | 155388 | 19.936 |
| 155389 | 19.936 | 155390 | 19.936 | 155391 | 19.936 |
| 155392 | 19.936 | 155393 | 19.936 | 155394 | 19.936 |
| 155395 | 19.936 | 155396 | 19.936 | 155397 | 19.936 |
| 155398 | 19.936 | 155399 | 19.936 | 155400 | 19.936 |
| 155401 | 19.936 | 155402 | 19.936 | 155403 | 19.936 |
| 155404 | 19.936 | 155405 | 19.936 | 155406 | 19.936 |
| 155407 | 19.936 | 155408 | 19.936 | 155409 | 19.936 |
| 155410 | 19.936 | 155411 | 19.936 | 155412 | 19.936 |
| 155413 | 19.936 | 155414 | 19.936 | 155415 | 19.936 |
| 155416 | 19.936 | 155417 | 19.936 | 155418 | 19.936 |
| 155419 | 19.936 | 155420 | 19.936 | 155421 | 19.936 |
| 155422 | 19.936 | 155423 | 19.936 | 155424 | 19.936 |
| 155425 | 19.936 | 155426 | 19.936 | 155427 | 19.936 |
| 155428 | 19.936 | 155429 | 19.936 | 155430 | 19.936 |
| 155431 | 19.936 | 155432 | 19.936 | 155433 | 19.936 |
| 155434 | 19.936 | 155435 | 19.936 | 155436 | 19.936 |
| 155437 | 19.936 | 155438 | 19.936 | 155439 | 19.936 |
| 155440 | 19.936 | 155441 | 19.936 | 155442 | 19.936 |
| 155443 | 19.936 | 155444 | 19.936 | 155445 | 19.936 |
| 155446 | 19.936 | 155447 | 19.936 | 155448 | 19.936 |
| 155449 | 19.936 | 155450 | 19.936 | 155451 | 19.936 |
| 155452 | 19.936 | 155453 | 19.936 | 155454 | 19.936 |
| 155455 | 19.936 | 155456 | 19.936 | 155457 | 19.936 |
| 155458 | 19.936 | 155459 | 19.936 | 155460 | 19.936 |
| 155461 | 19.936 | 155462 | 19.936 | 155463 | 19.936 |
| 155464 | 19.936 | 155465 | 19.936 | 155466 | 19.936 |
| 155467 | 19.936 | 155468 | 19.936 | 155469 | 19.936 |
| 155470 | 19.936 | 155471 | 19.936 | 155472 | 19.936 |
| 155473 | 19.936 | 155474 | 19.936 | 155475 | 19.936 |
| 155476 | 19.936 | 155477 | 19.936 | 155478 | 19.936 |
| 155479 | 19.936 | 155480 | 19.936 | 155481 | 19.936 |
| 155482 | 19.936 | 155483 | 19.936 | 155484 | 19.936 |
| 155485 | 19.936 | 155486 | 19.936 | 155487 | 19.936 |
| 155488 | 19.936 | 155489 | 19.936 | 155490 | 19.936 |
| 155491 | 19.936 | 155492 | 19.936 | 155493 | 19.936 |
| 155494 | 19.936 | 155495 | 19.936 | 155496 | 19.936 |
| 155497 | 19.936 | 155498 | 19.936 | 155499 | 19.936 |
| 155500 | 19.936 | 155501 | 19.936 | 155502 | 19.936 |
| 155503 | 19.936 | 155504 | 19.936 | 155505 | 19.936 |
| 155506 | 19.936 | 155507 | 19.936 | 155508 | 19.936 |
| 155509 | 19.936 | 155510 | 19.936 | 155511 | 19.936 |
| 155512 | 19.936 | 155513 | 19.936 | 155514 | 19.936 |
| 155515 | 19.936 | 155516 | 19.936 | 155517 | 19.936 |
| 155518 | 19.936 | 155519 | 19.936 | 155520 | 19.936 |
| 155521 | 19.936 | 155522 | 19.936 | 155523 | 19.936 |
| 155524 | 19.936 | 155525 | 19.936 | 155526 | 19.936 |
| 155527 | 19.936 | 155528 | 19.936 | 155529 | 19.936 |
| 155530 | 19.936 | 155531 | 19.936 | 155532 | 19.936 |
| 155533 | 19.936 | 155534 | 19.936 | 155535 | 19.936 |

**LENGTEPROFIEL AS A15**  
 for: schaal 1:2500  
 vert. schaal 1:250

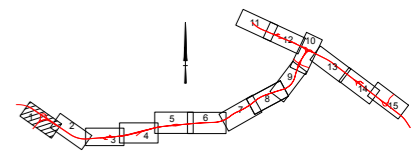


**Legenda Situatie**

- bestaande situatie
- as nieuwe situatie
- duiker
- kunstwerk
- teleconstructie
- gasleiding HD
- elektrisch HS
- grens rijksgedemd
- persieding waterschap
- systeengrens / scoppiegrens
- bestaande boom, lokale ingemeten
- nieuwe boom
- bestaande boom, lokale indicatief
- halut, kruidrijk grasland
- kruidrijk grasland
- nat grasland
- nieuw bos
- bestaand bos
- nieuwe houtwal
- bestaande houtwal
- droge waterberging in kruidrijk grasland
- natte waterberging in kruidrijk grasland
- walgrang
- geleidelijk indicatief
- geluidsscherp
- beheersroute
- fietspad / lokale weg / voetpad



**Knooppunt Valburg tijdens de recente reconstructie**  
 (bron: beeldbank Rijkswaterstaat)



VIA15 OTB

Knooppunt Valburg  
 km. 155.290 - km. 156.100

kaartblad  
 1 van 15

schaal 1:2500  
 formaat A0

26 oktober 2015

**Kaartblad 2 – A15 knooppunt Valburg – aansluiting Elst**

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

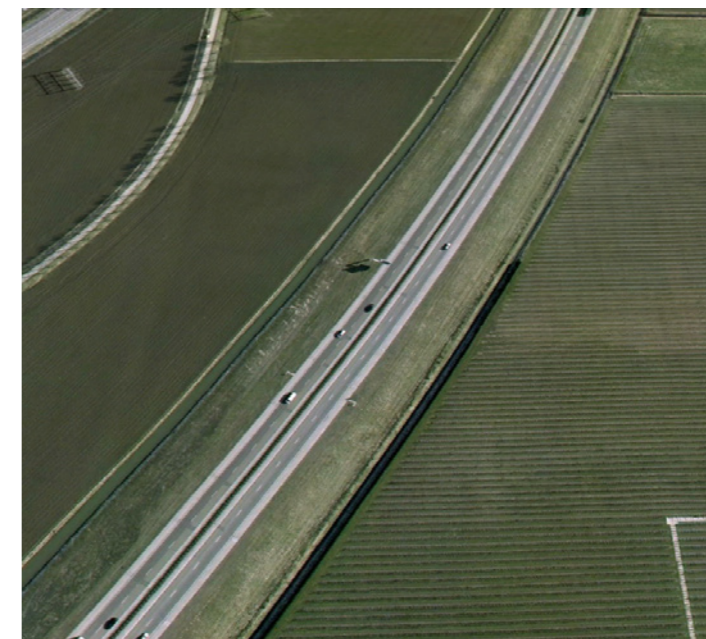
De A15 kent hier in principe een maaiveldligging zonder vangrail/ geleiderail aan de bewonerszijde. Het is van groot belang voor de kwaliteit en rust van het wegbeeld dit ook daadwerkelijk voor elkaar te krijgen.

Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig plus aan de bewonerszijde van de weg maar alleen waar strikt noodzakelijk vanuit de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld bij viaducten, afritten en eventueel aanwezige portalen), zoals in dit geval bij het viaduct met de kruisende provinciale weg N836. De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in 1 keer overbruggen zodat dan geen geleiderail nodig is. Dit vanwege het beoogde (rustige) wegbeeld, als bovenliggend doel. Uitwerking vindt plaats in het E-PvE.

In de curve van de A15 staat aan de noordzijde van de weg (tussen 157000-157200km) een singelbeplanting. Deze diende ter afscherming van een woonhuis, dat bij de aanleg van de Betuweroute gesloopt is. De singel wordt in het Landschapsplan verwijderd: de A15 is in dit deel immers opgevat als onbeplante lijn in het landschap.



**Bloemrijke grasberm, hier langs de A9  
(bron: De Groene Ruimte)**

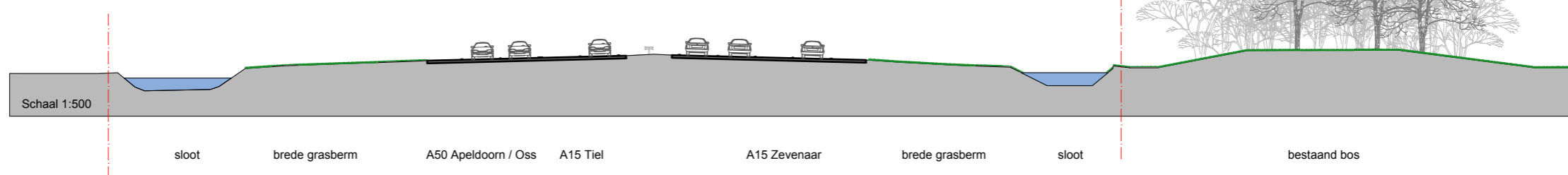


**De huidige A15 tussen Valburg en Elst vanuit de lucht gezien, met brede obstakelvrije bermen**

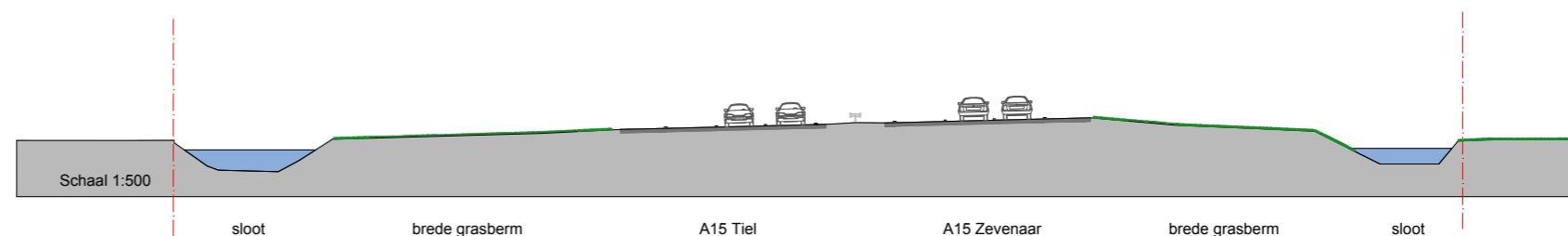
**Voor het gehele project ViA15 geldt bij de aanduiding 'bloemrijk grasland' of 'kruidenrijk grasland':**

- autochtoon plantmateriaal / inheems
- zaadmengsel afgestemd op lokale situatie/standplaats op basis van door ecooloog opgesteld advies.

Dwarsprofiel 3-3 t.o.v. as A15  
Metreering 156260  
Schaal 1:500



Dwarsprofiel 4-4 t.o.v. as A15  
Metreering 157360  
Schaal 1:500



hoogte = 9,372 m  
metering = 16,000 m

hoogte = 9,372 m  
metering = 26,558 m

hoogte = 9,340 m  
metering = 27,081 m

oef. hoogte = 9,276 m  
oef. metering = 28,681 m

hoogte = 9,285 m  
metering = 28,158 m

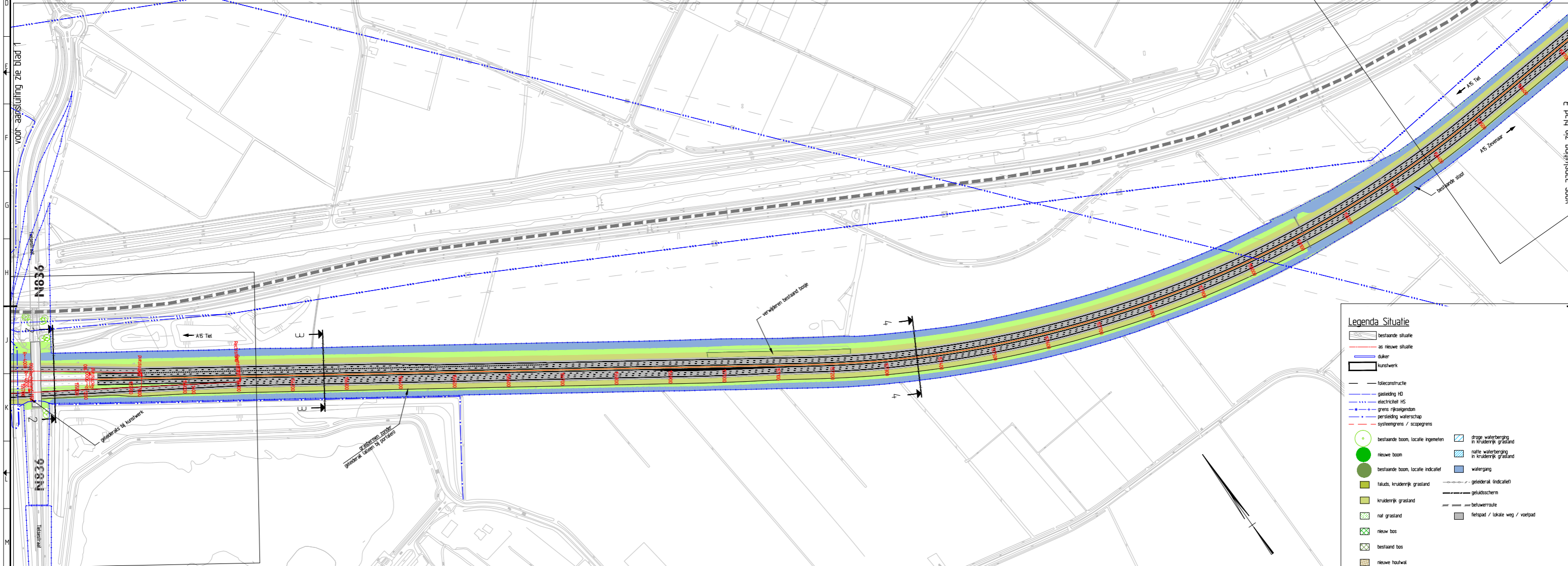
hoogte = 9,000 m  
metering = 36,358 m

| 0 m tov. NAP           |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| as hoogte t.o.v. NAP   | 9,372                           |
| horizontaal alignement | alignement volgt bestaand tracé |
| verticaal alignement   | alignement volgt bestaand tracé |
| maaiveld hoogte        | 9,372                           |
| metreering             | 16,000                          |

| Lengte (m) | Hoogte (m) |
|------------|------------|
| 16,000     | 9,372      |
| 16,010     | 9,355      |
| 16,020     | 9,350      |
| 16,030     | 9,345      |
| 16,040     | 9,340      |
| 16,050     | 9,335      |
| 16,060     | 9,330      |
| 16,070     | 9,325      |
| 16,080     | 9,320      |
| 16,090     | 9,315      |
| 16,100     | 9,310      |
| 16,110     | 9,305      |
| 16,120     | 9,300      |
| 16,130     | 9,295      |
| 16,140     | 9,290      |
| 16,150     | 9,285      |
| 16,160     | 9,280      |
| 16,170     | 9,275      |
| 16,180     | 9,270      |
| 16,190     | 9,265      |
| 16,200     | 9,260      |
| 16,210     | 9,255      |
| 16,220     | 9,250      |
| 16,230     | 9,245      |
| 16,240     | 9,240      |
| 16,250     | 9,235      |
| 16,260     | 9,230      |
| 16,270     | 9,225      |
| 16,280     | 9,220      |
| 16,290     | 9,215      |
| 16,300     | 9,210      |
| 16,310     | 9,205      |
| 16,320     | 9,200      |
| 16,330     | 9,195      |
| 16,340     | 9,190      |
| 16,350     | 9,185      |
| 16,360     | 9,180      |
| 16,370     | 9,175      |
| 16,380     | 9,170      |
| 16,390     | 9,165      |
| 16,400     | 9,160      |
| 16,410     | 9,155      |
| 16,420     | 9,150      |
| 16,430     | 9,145      |
| 16,440     | 9,140      |
| 16,450     | 9,135      |
| 16,460     | 9,130      |
| 16,470     | 9,125      |
| 16,480     | 9,120      |
| 16,490     | 9,115      |
| 16,500     | 9,110      |
| 16,510     | 9,105      |
| 16,520     | 9,100      |
| 16,530     | 9,095      |
| 16,540     | 9,090      |
| 16,550     | 9,085      |
| 16,560     | 9,080      |
| 16,570     | 9,075      |
| 16,580     | 9,070      |
| 16,590     | 9,065      |
| 16,600     | 9,060      |
| 16,610     | 9,055      |
| 16,620     | 9,050      |
| 16,630     | 9,045      |
| 16,640     | 9,040      |
| 16,650     | 9,035      |
| 16,660     | 9,030      |
| 16,670     | 9,025      |
| 16,680     | 9,020      |
| 16,690     | 9,015      |
| 16,700     | 9,010      |
| 16,710     | 9,005      |
| 16,720     | 9,000      |
| 16,730     | 8,995      |
| 16,740     | 8,990      |
| 16,750     | 8,985      |
| 16,760     | 8,980      |
| 16,770     | 8,975      |
| 16,780     | 8,970      |
| 16,790     | 8,965      |
| 16,800     | 8,960      |
| 16,810     | 8,955      |
| 16,820     | 8,950      |
| 16,830     | 8,945      |
| 16,840     | 8,940      |
| 16,850     | 8,935      |
| 16,860     | 8,930      |
| 16,870     | 8,925      |
| 16,880     | 8,920      |
| 16,890     | 8,915      |
| 16,900     | 8,910      |
| 16,910     | 8,905      |
| 16,920     | 8,900      |
| 16,930     | 8,895      |
| 16,940     | 8,890      |
| 16,950     | 8,885      |
| 16,960     | 8,880      |
| 16,970     | 8,875      |
| 16,980     | 8,870      |
| 16,990     | 8,865      |
| 17,000     | 8,860      |

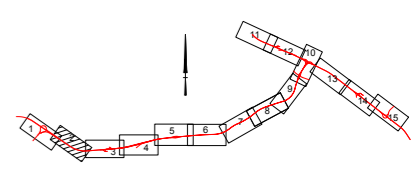
LENGTEPROFIEL AS A15  
hor. schaal 1:2500  
vert. schaal 1:250



**Legenda Situatie**

- bestaande situatie
- as nieuwe situatie
- duiker
- kurshwerk
- teleconstructie
- gasleiding HD
- elektrisch HS
- grens rijksgaarden
- perceelsgrens waterschap
- systemegrens / scopegrens
- bestaande boom, lokale ingemeten
- nieuwe boom
- bestaande boom, lokale indicatief
- taluds, kruidenrijk grasland
- kruidenrijk grasland
- nat grasland
- nieuw bos
- bestaand bos
- nieuwe houtwal
- bestaande houtwal
- grote waterberging in kruidenrijk grasland
- kleine waterberging in kruidenrijk grasland
- walgrasland
- geleideraf (indicatief)
- geluidsscherm
- beloweroute
- fietspad / lokale weg / voetpad

Overzicht situatie  
Schaal 1:2500



VIA15 OTB

Knooppunt Valburg - aansluiting Elst  
km. 156.100 - km. 158.600

kaartblad  
2 van 15

schaal 1:2500  
26 oktober 2015

formaat A0

### Kaartblad 3 – A15 aansluiting Elst

Ook hier geldt dat de impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot is, gezien de beperkte ingrepen/wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie.

De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhelen na herinrichting: in concreto gaat het om het doorzetten/terugbrengen van kruidenrijke grasbermen, watergangen e.d. De A15 kent hier ook hier in principe een maaiveldligging zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde. Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijv. viaducten, afritten en evt. bij portalen), zoals in dit geval bij de afrit aansluiting Elst mede in verband met de aanwezige hoogspanningsmast. De voorkeur gaat uit naar brede portalen die het dwarsprofiel in 1 keer overbruggen zodat dan geen geleiderail nodig is. Dit vanwege het beoogde (rustige) wegbeeld, als bovenliggend doel. Uitwerking vindt plaats in het E-PvE.

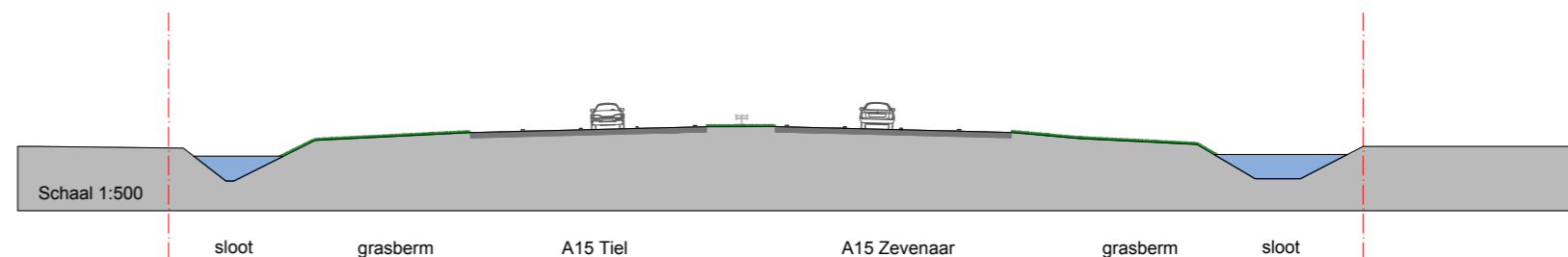


**Bij toepassing van een grasberm en een breed portaal buiten de obstakelvrije zone, zoals hier langs de A2, is een geleiderail niet nodig**

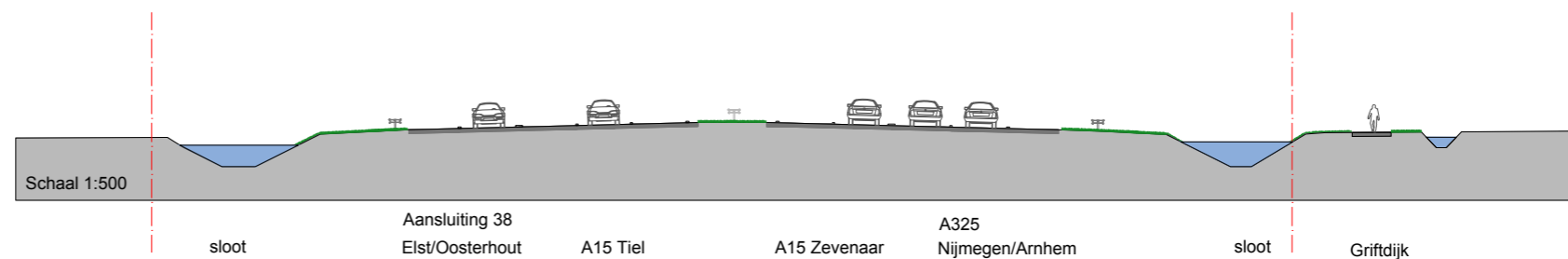


**De A15 ter hoogte van de aansluiting bij Elst met alleen een geleiderail in de middenberm**

Dwarsprofiel 5-5 t.o.v. as A15  
 Metreering 158950  
 Schaal 1:500



Dwarsprofiel 6-6 t.o.v. as A15  
 Metreering 160600  
 Schaal 1:500

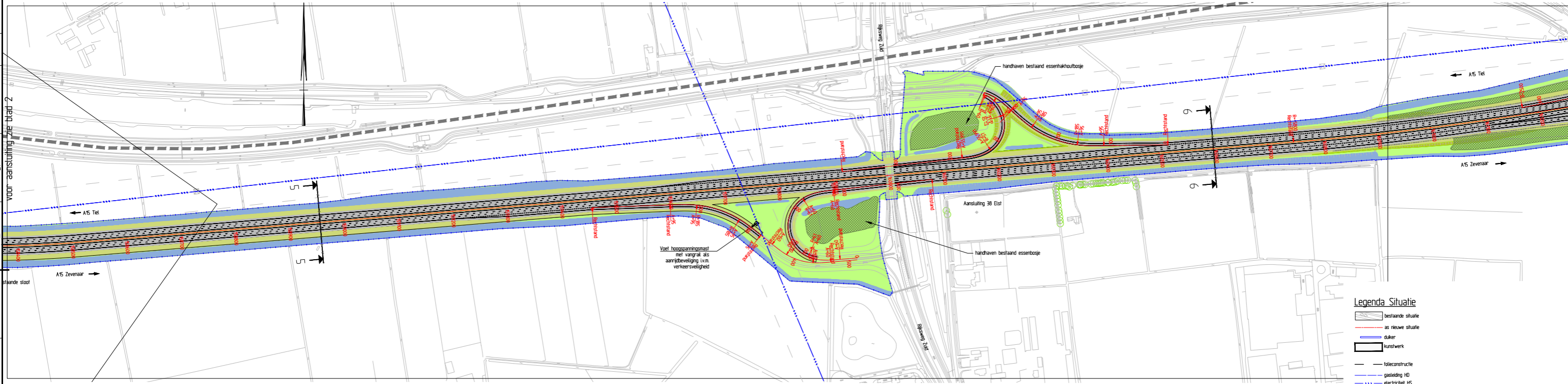


I A 1 5

0 m tov. NAP

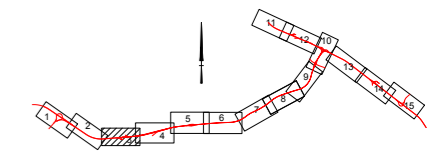
|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| as hoogte t.o.v. NAP  | 10034<br>10044<br>10054<br>10064<br>10074<br>10084<br>10094<br>10104<br>10114<br>10124<br>10134<br>10144<br>10154<br>10164<br>10174<br>10184<br>10194<br>10204<br>10214<br>10224<br>10234<br>10244<br>10254<br>10264<br>10274<br>10284<br>10294<br>10304<br>10314<br>10324<br>10334<br>10344<br>10354<br>10364<br>10374<br>10384<br>10394<br>10404<br>10414<br>10424<br>10434<br>10444<br>10454<br>10464<br>10474<br>10484<br>10494<br>10504<br>10514<br>10524<br>10534<br>10544<br>10554<br>10564<br>10574<br>10584<br>10594<br>10604<br>10614<br>10624<br>10634<br>10644<br>10654<br>10664<br>10674<br>10684<br>10694<br>10704<br>10714<br>10724<br>10734<br>10744<br>10754<br>10764<br>10774<br>10784<br>10794<br>10804<br>10814<br>10824<br>10834<br>10844<br>10854<br>10864<br>10874<br>10884<br>10894<br>10904<br>10914<br>10924<br>10934<br>10944<br>10954<br>10964<br>10974<br>10984<br>10994<br>11004<br>11014<br>11024<br>11034<br>11044<br>11054<br>11064<br>11074<br>11084<br>11094<br>11104<br>11114<br>11124<br>11134<br>11144<br>11154<br>11164<br>11174<br>11184<br>11194<br>11204<br>11214<br>11224<br>11234<br>11244<br>11254<br>11264<br>11274<br>11284<br>11294<br>11304<br>11314<br>11324<br>11334<br>11344<br>11354<br>11364<br>11374<br>11384<br>11394<br>11404<br>11414<br>11424<br>11434<br>11444<br>11454<br>11464<br>11474<br>11484<br>11494<br>11504<br>11514<br>11524<br>11534<br>11544<br>11554<br>11564<br>11574<br>11584<br>11594<br>11604<br>11614<br>11624<br>11634<br>11644<br>11654<br>11664<br>11674<br>11684<br>11694<br>11704<br>11714<br>11724<br>11734<br>11744<br>11754<br>11764<br>11774<br>11784<br>11794<br>11804<br>11814<br>11824<br>11834<br>11844<br>11854<br>11864<br>11874<br>11884<br>11894<br>11904<br>11914<br>11924<br>11934<br>11944<br>11954<br>11964<br>11974<br>11984<br>11994<br>12004 |
| horizontaal alignment |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| verticaal alignment   | alignment volgt bestaand alignment                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| maaiveld hoogte       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| metrening             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

LENGTEPROFIEL AS A15  
 met schaal 1:500  
 vert. schaal 1:250



Overzicht situatie  
 Schaal 1:2500

- Legenda Situatie**
- bestaande situatie
  - as nieuwe situatie
  - duiker
  - kunswerk
  - fidiconstructie
  - gastleiding HD
  - elektrisch HS
  - grens rijksgoed
  - perceling waterschap
  - systemegrens / scopegrens
  - bestaande boom, lokale ingemeten
  - nieuwe boom
  - bestaande boom, lokale indicatief
  - talud, kruidrijk grasland
  - kruidrijk grasland
  - nat grasland
  - nieuw bos
  - bestaand bos
  - nieuwe houtwal
  - bestaande houtwal
  - droge waterberging in kruidrijk grasland
  - natte waterberging in kruidrijk grasland
  - watergang
  - geleideral (indicatief)
  - geluidsscherp
  - belowerroute
  - fietspad / lokale weg / voetpad



VIA15 OTB

Aansluiting Elst  
 km. 158.600 - km. 161.000

kaartblad  
 3 van 15

schaal 1:2500  
 formaat A0

26 oktober 2015



#### Kaartblad 4 – A15 knooppunt Ressen e.o.

Op het westelijke stuk van dit traject - tot knooppunt Ressen - geldt net als bij de kaartbladen 1 t/m 3 - dat de impact van de ingreep op dit deel van rijksweg 15 vanuit ruimtelijk-landschappelijke overwegingen niet zo groot is, gezien de beperkte ingrepen/wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie. De voorgestelde maatregelen blijven grotendeels beperkt tot het aanhelen na herinrichting: in concreto gaat het om het doorzetten/terugbrengen van kruidenrijke grasbermen, watergangen e.d.

Vanaf knooppunt Ressen vereist de inpassing van de rijksweg meer aandacht enerzijds omdat de aard van de wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie steeds verder toenemen en anderzijds omdat de impact op de omgeving aanzienlijk toeneemt (m.n. vanwege de bebouwing aan de noordrand van Bemmell).

Voor knooppunt Ressen zelf geldt dat de bestaande situatie het uitgangspunt is. Daarom is er - vanuit de ingreep - geen aanleiding dit (fors) te wijzigen. De belangrijkste ingrepen betreffen hier het realiseren van waterberging en boscompensatie. Extra bos wordt gerealiseerd op de plek van de oude verbindingsweg (A325 > ri. Bemmell) - de ruimtelijke opzet van de knoop verandert hier feitelijk in wezen niet door.

Ook het effect van de waterberging is welhaast nihil: de waterbergingsvraag vanuit de rijksweg wordt ingepast in drie van de vier 'oksels' van de snelweg tussen hoofdrijbanen en op-/afritten, in de vorm van een droge berging in kruidenrijk grasland, in de vorm van een flauwe verlaging ter plaatse, waardoor het ruimtelijk nauwelijks impact heeft (op een paar dagen per jaar na is het niet zichtbaar). De A15 kent hier ook op dit stuk in principe een maaiveldligging zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde (uitgezonderd het knooppunt: hier ligt de weg hoog). Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijv. viaducten, afritten en evt. bij portalen), zoals in dit geval bij het viaduct De Plak.

In knooppunt Ressen is langs de verbindingsweg van A325 > ri. de A15 (aan de zuidzijde) voorzien in een geluidsscherm, dit om de geluidsoverlast voor de bewoners van Bemmell zo veel mogelijk te beperken. Dit scherm start als 7m. hoog scherm en loopt vervolgens geleidelijk over in een met kruidenrijk gras begroeid grondlichaam dat steeds hoger en breder wordt. De hoogte van het scherm verloopt geleidelijk naar 1m. (aan de bewonerszijde van de kruin van de geluidswal). De bewonerszijde van het scherm is waar ruimtelijk mogelijk beplant (bosplantsoen), waarmee het beeld van de weg vanuit de omgeving zo min mogelijk veranderd.

Oostelijk van het knooppunt zijn de wijzigingen groter/omvangrijker. Aan de noordzijde van de A15 wordt aangesloten bij het bestaande beeld. De markante populierenrij wordt opnieuw geplant, iets verder noordelijk, zodat de 13m. obstakelvrije zone gerespecteerd kan worden (en waardoor een vangrail niet nodig is). Het gaat om deels een dubbele en deels een enkele rij, zoals ook in de huidige situatie het geval is). met een doorgaande rij aan de wegzijde.

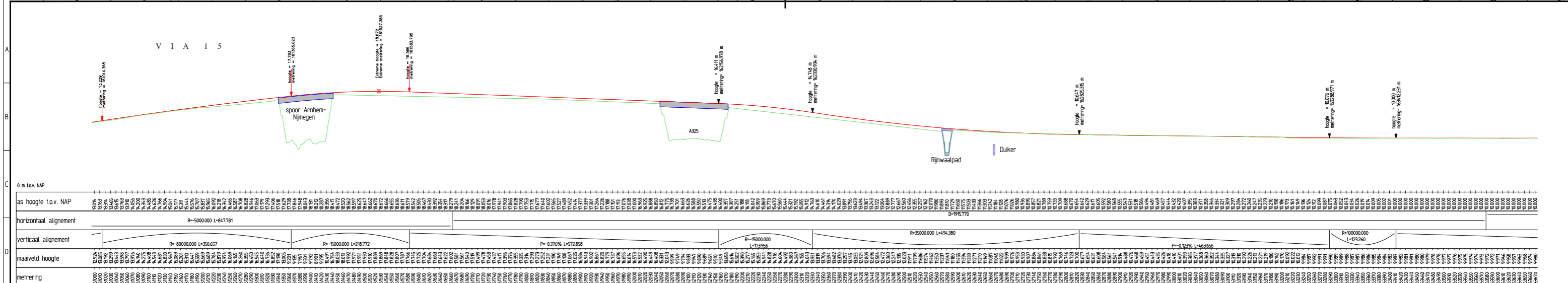
De meeste aandacht vanuit landschappelijke inpassing gezien moet echter uit gaan naar de zuidzijde, richting de dorpsrand van Bemmell. De snelweg dient hier niet zozeer gezien te worden vanuit het perspectief van de weggebruiker maar vooral vanuit het perspectief vanuit de omwonenden. Lokaal is er vooral behoefte de snelweg zo min mogelijk te zien en te horen. Om deze reden wordt in een 6m. meter hoge wal voorzien - met erbovenop een laag (geluids)scherm van 1m. hoog aan de wegzijde van de kruin van het talud (met een wandelpad er direct naast, aan de bewonerszijde). Deze voorziening zorgt ervoor dat de weg vanuit de omgeving gezien zo min mogelijk aanwezig is/visuele hinder geeft. Het geluidsscherm is familie van de andere wanden en constructies verderop langs de nieuwe A15. De exacte uitwerking vindt plaats vanuit het architectonisch E-PvE, binnen een en hetzelfde idioom (met bijv. een bepaalde behandeling). De wal zorgt vanuit de weg gezien overigens voor een aantrekkelijk, groen beeld. Door de juiste hoek en afstanden kan de berm geleidelijk overlopen in het kruidenrijke grastalud van de wal (zonder geleiderail) - dit is essentieel voor de rust van het beeld. De toepassing van kruidenrijk grasland op de taluds verhoogt de ecologische waarde, en sluit aan op de begroeiing uit het riviereengebied (bv. glanshaverhooilanden). De wal is aan de bewonerszijde afwisselend beplant met m.n. fruitbomen (appel, peer, kers, walnoot) voor een parkachtige sfeer. Aan de deze zijde is ook voorzien in een recreatief fietspad (3,5 m. breed), dat de verbinding vormt tussen het Rijnwaalpad aan de westzijde en viaduct 'De Plak'/Bemmell aan de oostzijde (een profiel van de wal staat op pagina 68). Ter plaatse van De Plak wordt voorzien in een 'recreatief rustpunt, met een picknickplek en info-bord van park Lingezegeen (in de huisstijl van Park Lingezegeen). Viaduct 'De Plak' wordt verbreed zodat aan weerszijden een eenzijdig, vrijliggend fietspad gerealiseerd kan worden, met aan weerszijden een vlakke bermstrook van ca. 1m., bij voorkeur groen in te richten. Richting de noordrand van Bemmell (toekomstig gebied Park Lingezegeen) is (ruimtelijk) voorzien in een enkele verbinding voor voetgangers (bruggetje resp. duikerbrug).

De wal wordt ingeleid vanuit knooppunt Ressen, langs de nieuwe verbindingsweg begint de wal vanaf maaiveld en stijgt langzaam in een vaste hellingshoek door tot de maximale hoogte van 6m. (plus 1m. hoog scherm). Deze hoogte wordt bereikt ter plaatse van het Rijnwaalpad. Ter plaatse van de kruising van het Rijnwaalpad is een uitsparing in de wal. Om dit zo veel mogelijk tegen te gaan wordt het geluidsscherm doorgezet (niet helemaal ter plaatse van het RVP want dat is niet nodig geluidstechnisch en ongewenst vanuit beleving/sociale veiligheid) - zie aanzicht. Het doorzetten van de wal noodzaakt om ook de aanwezige duiker wat te verlengen. De wal wordt aan de zuidzijde (Bemmelse zijde) voorzien van een houtwal (bosplantsoen, inheems; beplanting aansluitend bij invulling klaverbladen knooppunt Ressen, met heesters waarvan de bloei synchroom loopt met de fruitboombloesem, bv. Prunus spinosa, Viburnum opulus etc.).



Aan weerszijden van de (doorgetrokken) A15 en de Betsuweroute bevindt zich het landschapspark 'Lingezegeen'

V I A 1 5



**LENTEPROFIEL AS 15**  
 hor. schaal 1:2500  
 vert. schaal 1:250

| metreering           | 16900  | 16905  | 16910  | 16915  | 16920  | 16925  | 16930  | 16935  | 16940  | 16945  | 16950  | 16955  | 16960  | 16965  | 16970  | 16975  | 16980  | 16985  | 16990  | 16995  | 17000  | 17005  | 17010  | 17015  | 17020  | 17025  | 17030  | 17035  | 17040  | 17045  | 17050  | 17055  | 17060  | 17065  | 17070  | 17075  | 17080  | 17085  | 17090  | 17095  | 17100  | 17105  | 17110  | 17115  | 17120  | 17125  | 17130  | 17135  | 17140  | 17145  | 17150  | 17155  | 17160  | 17165  | 17170  | 17175  | 17180  | 17185  | 17190  | 17195  | 17200  | 17205  | 17210  | 17215  | 17220  | 17225  | 17230  | 17235  | 17240  | 17245  | 17250  | 17255  | 17260  | 17265  | 17270  | 17275  | 17280  | 17285  | 17290  | 17295  | 17300  | 17305  | 17310  | 17315  | 17320  | 17325  | 17330  | 17335  | 17340  | 17345  | 17350  | 17355  | 17360  | 17365  | 17370  | 17375  | 17380  | 17385  | 17390  | 17395  | 17400  | 17405  | 17410  | 17415  | 17420  | 17425  | 17430  | 17435  | 17440  | 17445  | 17450  | 17455  | 17460  | 17465  | 17470  | 17475  | 17480  | 17485  | 17490  | 17495  | 17500  | 17505  | 17510  | 17515  | 17520  | 17525  | 17530  | 17535  | 17540  | 17545  | 17550  | 17555  | 17560  | 17565  | 17570  | 17575  | 17580  | 17585 | 17590 | 17595 | 17600 | 17605 | 17610 | 17615 | 17620 | 17625 | 17630 | 17635 | 17640 | 17645 | 17650 | 17655 | 17660 | 17665 | 17670 | 17675 | 17680 | 17685 | 17690 | 17695 | 17700 | 17705 | 17710 | 17715 | 17720 | 17725 | 17730 | 17735 | 17740 | 17745 | 17750 | 17755 | 17760 | 17765 | 17770 | 17775 | 17780 | 17785 | 17790 | 17795 | 17800 | 17805 | 17810 | 17815 | 17820 | 17825 | 17830 | 17835 | 17840 | 17845 | 17850 | 17855 | 17860 | 17865 | 17870 | 17875 | 17880 | 17885 | 17890 | 17895 | 17900 | 17905 | 17910 | 17915 | 17920 | 17925 | 17930 | 17935 | 17940 | 17945 | 17950 | 17955 | 17960 | 17965 | 17970 | 17975 | 17980 | 17985 | 17990 | 17995 | 18000 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| as hoogte t.o.v. NAP | 10,320 | 10,325 | 10,330 | 10,335 | 10,340 | 10,345 | 10,350 | 10,355 | 10,360 | 10,365 | 10,370 | 10,375 | 10,380 | 10,385 | 10,390 | 10,395 | 10,400 | 10,405 | 10,410 | 10,415 | 10,420 | 10,425 | 10,430 | 10,435 | 10,440 | 10,445 | 10,450 | 10,455 | 10,460 | 10,465 | 10,470 | 10,475 | 10,480 | 10,485 | 10,490 | 10,495 | 10,500 | 10,505 | 10,510 | 10,515 | 10,520 | 10,525 | 10,530 | 10,535 | 10,540 | 10,545 | 10,550 | 10,555 | 10,560 | 10,565 | 10,570 | 10,575 | 10,580 | 10,585 | 10,590 | 10,595 | 10,600 | 10,605 | 10,610 | 10,615 | 10,620 | 10,625 | 10,630 | 10,635 | 10,640 | 10,645 | 10,650 | 10,655 | 10,660 | 10,665 | 10,670 | 10,675 | 10,680 | 10,685 | 10,690 | 10,695 | 10,700 | 10,705 | 10,710 | 10,715 | 10,720 | 10,725 | 10,730 | 10,735 | 10,740 | 10,745 | 10,750 | 10,755 | 10,760 | 10,765 | 10,770 | 10,775 | 10,780 | 10,785 | 10,790 | 10,795 | 10,800 | 10,805 | 10,810 | 10,815 | 10,820 | 10,825 | 10,830 | 10,835 | 10,840 | 10,845 | 10,850 | 10,855 | 10,860 | 10,865 | 10,870 | 10,875 | 10,880 | 10,885 | 10,890 | 10,895 | 10,900 | 10,905 | 10,910 | 10,915 | 10,920 | 10,925 | 10,930 | 10,935 | 10,940 | 10,945 | 10,950 | 10,955 | 10,960 | 10,965 | 10,970 | 10,975 | 10,980 | 10,985 | 10,990 | 10,995 | 11,000 |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |



**Legenda Situatie**

- bestaande situatie
- as nieuwe situatie
- duiker
- kunstwerk
- isoleerconstructie
- gasleiding HD
- elektrisch HS
- grens rijksgoed
- persiëring waterschap
- systeengrens / oecopiegrens
- bestaande boom, lokale ingemeten
- bestaande boom, lokale indicatief
- taluds, kruidenrijk grasland
- kruidenrijk grasland
- nieuw bos
- bestaand bos
- nieuwe houtwal
- bestaande houtwal
- droge waterberging in kruidenrijk grasland
- nulle waterberging in kruidenrijk grasland
- walgring
- geleideral (indicatief)
- geluidsscherm
- behoerroute
- fietspad / lokale weg / voetpad

Overzicht situatie  
 Schaal 1:2500

VIA15 OTB

Knooppunt Ressen  
 km. 161000 - km. 163800

kaartblad  
 4 van 15

schaal 1:2500  
 formaat A0  
 26 oktober 2015



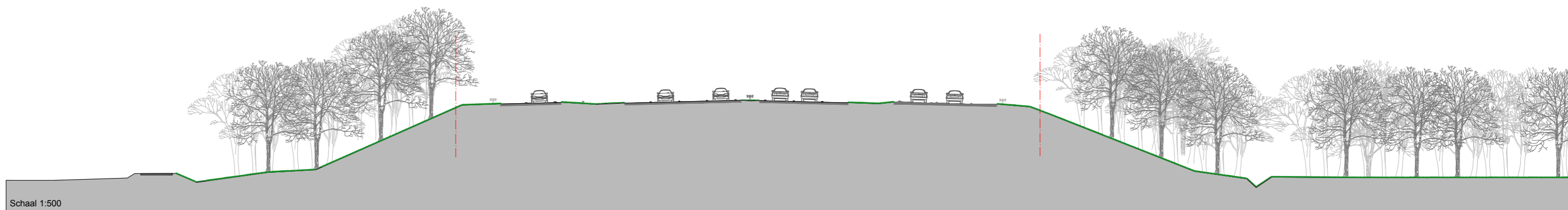
Rechterdeel foto: referentiebeeld van toepassing van een graswal met oplopend talud zonder geleiderail (A4-Zuid)



Rechterdeel foto: voorbeeld van toepassing van graswal met oplopend talud zonder geleiderail met laag muurtje als scherm (A59, ter hoogte van Nuland)



Rechterdeel foto: voorbeeld van toepassing van een laag muurtje als geluidwerende voorziening



Dwarsprofiel 7-7 t.o.v. as A15  
 Metreering 161500  
 Schaal 1:500

lokale weg

bestaand bos

A15 Tiel

A15 Tiel

A15 Zevenaar

A325  
 Arnhem

A325  
 Nijmegen

greppel

bestaand bos

Dwarsprofiel 8-8 t.o.v. as A15  
 Metreering 162300  
 Schaal 1:500

A15 Tiel

A15 Zevenaar

A15 Zevenaar

bestaand bos

A15 Zevenaar

geluidswal  
 met geluidsscherm

nieuw  
 bosplantsoen

sloot



Aan de zuidzijde van de A15 komt een grondwal, aan de bewonerszijde met bloemrijk gras begroeid



Aan de zijde van Bommel wordt de grondwal beplant met fruitbomen, in een vrije plaatsing



Aan de zijde van Bommel wordt de grondwal beplant met fruitbomen, in een vrije plaatsing

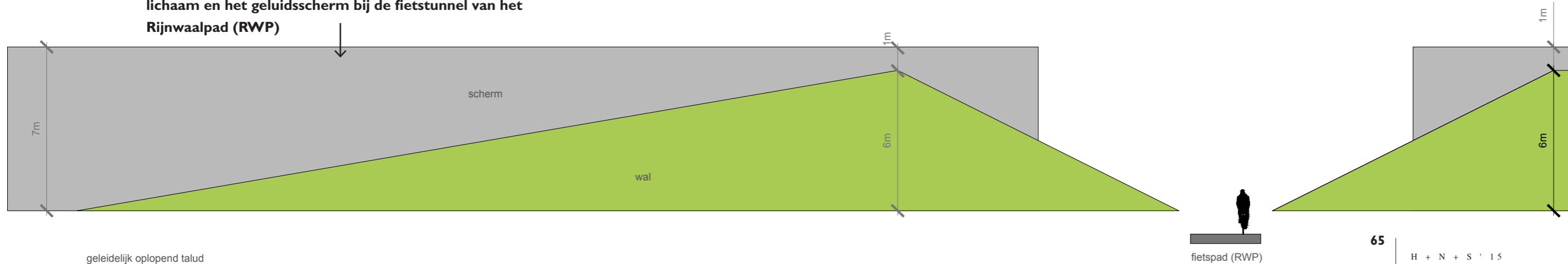


In de buurt van de Plak wordt een picknickplek ingepast in de stijl van Park Lingezegen



Aan de andere zijde - de noordzijde - van de A15 geen grondwal maar een (deels dubbele) populierenrij met doorzicht richting het achterliggende gebied (referentiebeeld A50)

Schematische weergave van het aanzicht van het grondlichaam en het geluidsscherm bij de fietstunnel van het Rijnwaalpad (RWP)



## Kaartblad 5 – A15 aansluiting Bommel

De A15 kent ook op dit stuk in principe een maaiveldligging zonder geleiderail aan de bewonerszijde. Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijv. viaducten, afritten en evt. bij portalen), zoals bij het viaduct De Plak en de aansluiting Bommel.

Langs de hoofdrijbaan van de A15 (aan de zuidzijde) is voorzien in een hoge grondwal van 6m. plus 1m. hoog geluidsscherm, dit om de zicht- en geluidsoverlast voor de bewoners van Bommel zo veel mogelijk te beperken. De wal is begroeid met kruidenrijk grasland voor hogere ecologische waarde. Her en der staan in het zuidelijk talud van de wal (fruit)bomen (appel, kers, noot). Aan de zuidzijde van het geluidsscherm kan een ommetje worden opgenomen (struinp pad/maaipad) in aansluiting op lokale wandelpaden.

Waar de wal ruimtelijk niet inpasbaar is (direct oostelijk van De Plak) is een hoog geluidsscherm voorzien. Dit scherm wordt aan de zuidzijde beplant met een mengsel van klimmers (niet alleen klimop maar ook wat kleurrijker soorten die bij een erf passen zoals wilde wingerd, kamperfoelie, blauwe regen of bruidssluier), zodat het scherm groen begroeid raakt. Het geluidsscherm is familie van de andere wanden en constructies verderop langs de nieuwe A15. De exacte uitwerking vindt plaats vanuit het architectonisch E-PvE, binnen een en hetzelfde idioom (met bijv. een bepaalde behandeling).

Aan de noordzijde van de A15 wordt ten westen van de aansluiting Bommel waterberging gerealiseerd in de vorm van nat grasland. Westelijk van de aansluiting, aan de noordzijde van de A15, wordt aangesloten bij het bestaande beeld: de markante populierenrij – deels dubbel - wordt opnieuw geplant, iets verder noordelijk, zodat de 13m. obstakelvrije zone gerespecteerd kan worden (en waardoor een vangrail niet nodig is).

Direct ten westen van de aansluiting wordt een bestaand bosje ingepast zodat het kan worden gehandhaafd. De aansluiting zelf wordt – in aansluiting op het lokaal aanwezige landschap met boomgaarden – beplant met fruitbomen (kers, Prunus avium) in bloemrijk gras, hiermee aansluitend bij de sfeer van Park Lingezege. Met de sloten/greppels wordt aangesloten bij de oude verkaveling van het landschap.

De aansluiting markeert een belangrijke overgang: oostelijk van de aansluiting ligt de A15 in een nog mooi, vrij gaaf stukje landschap, richting de zuidzijde. Vanuit landschappelijk oogpunt is hier weer een wegligging uitgangspunt die zo laag mogelijk is en zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde en zonder begeleidende beplanting en andere objecten zodat de beleving van het landschap en de openheid voor de weggebruiker maximaal is.

Er is hier echter ook een ander perspectief, geredeneerd vanuit de omgeving is een met groen ingepaste weg ook gewenst. In ieder geval gezien vanuit enkele erven. Om het een te doen en het

andere niet te laten wordt een 'best-of-both-worlds' oplossing gezocht door beplantingsstructuren toe te voegen langs het lint van de Baalsestraat (zoals verderop langs de Vergert) en haaks erop een dichte houtwal nabij het meest dichtbij gelegen erf ter afscherming van de weg gezien vanaf het buurtschap Baal. Dit is weliswaar buiten de scope – en daarmee een zogenaamde omgevingsmaatregel - maar ruimtelijk het meest effectief en landschappelijk de voorkeur hebbend boven opgaand groen langs de A15 zelf (waarmee de weg zelf als ruimtelijk element zou worden aangezet, hetgeen als niet gewenst wordt beschouwd). Hier moeten in regionaal verband nadere afspraken over gemaakt worden.

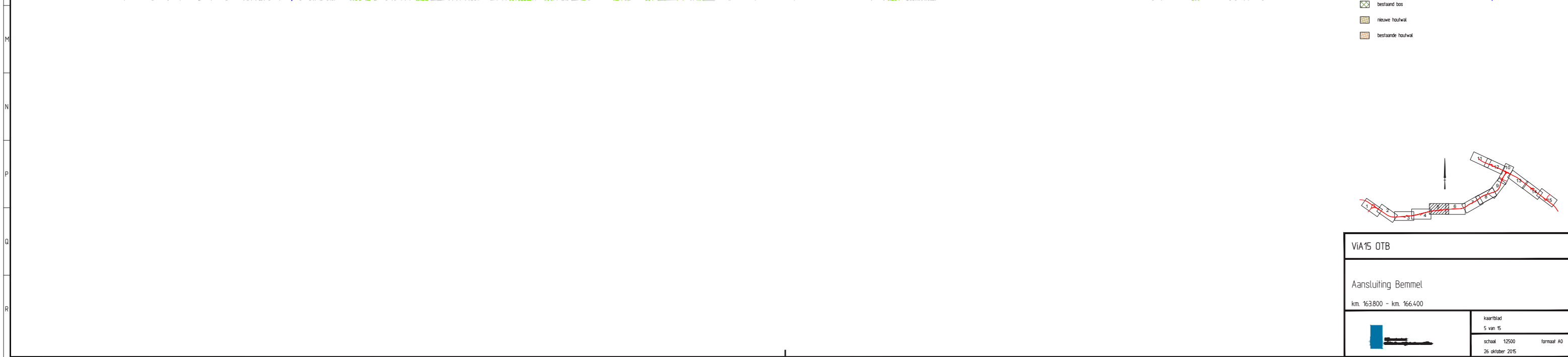
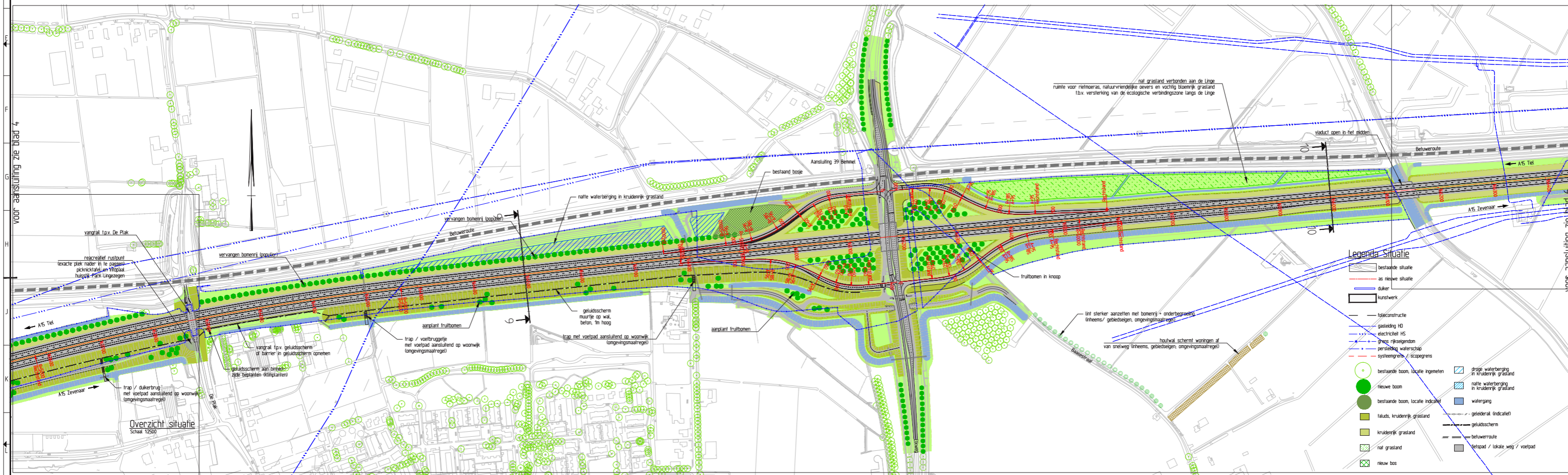
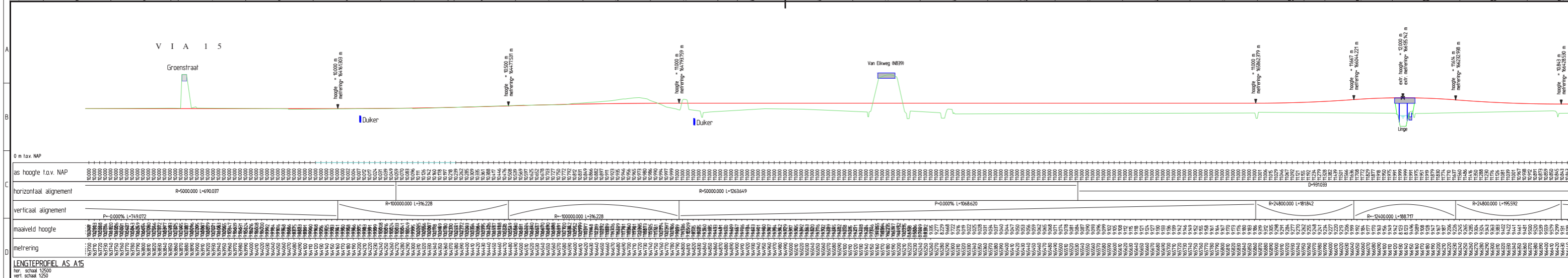
Tussen de aansluiting Bommel en de Linge is aan de noordzijde van de A15 ruimte voor de ontwikkeling van rietmoeras, natuurvriendelijke oevers en vochtig bloemrijk grasland ten behoeve van het versterken van de ecologische verbindingzone langs de Linge.

Bij de kruising met de Linge wordt ingezet op een opening in het viaduct tussen Betuweroute en snelweg, t.b.v. een aangenamere onderdoorgang voor fietsers. De uitwerking van het viaduct de kruising met de Linge, vindt – net als het viaduct bij de aansluiting Bommel - plaats vanuit het architectonisch E-PvE, binnen een en hetzelfde idioom, met in het geval van de kruising van de Linge bijzondere aandacht voor de kwaliteit van de 'benedenwereld' vanwege de beleving voor passerende recreanten (en ook fauna).

Een eventuele plus is om aan de zuidzijde van de A15 een (recreatief) fietspad te realiseren tot ca. 300 meter voorbij de kruising met de Linge, als 'missing link', waarmee in 1 klap een verbinding wordt gerealiseerd tussen de Van Elkweg (N839), het fietspad langs de Linge (Linge fietspad Noord, en verder het Kampsepad Noord), en het Kampsepad Zuid. Dit is een mogelijke omgevingsmaatregel (optie). De aansluiting (lv-bruggetje) over de Linge moet dan wel iets zuidelijker gelegen zijn, om het lokaal aanwezige hoogteverschil te kunnen overbruggen. Voor het ontwerp van de brug over de Linge aansluiten bij het ontwerp van de bruggen in park Lingezege (huisstijl).

**Referentiebeeld geluidsscherm, in dit geval beton, iets achterover hellend. Vanwege ruimtegebrek is ter plaatse van de Plak een scherm nodig. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar het ontwerp van de 'bewonerszijde'. Het scherm wordt aan deze zuidzijde beplant met een mengsel van klimmers - liefst niet alleen klimop maar ook wat kleurrijker soorten die bij een erf passen zoals wilde wingerd, kamperfoelie, blauwe regen of bruidssluier. Hiervoor dient dan een klimconstructie te worden aangebracht.**





VIA15 OTB

Aansluiting Bemmel

km. 163800 - km. 166400

kaartblad 5 van 15

schaal 1:2500 formaat A0

26 oktober 2015



Luchtfoto: buurtschap Baal, met bovenin de locatie van de doorgetrokken A15 - linksboven de bestaande boomgaard bij de N839 en rechtsboven de Linge



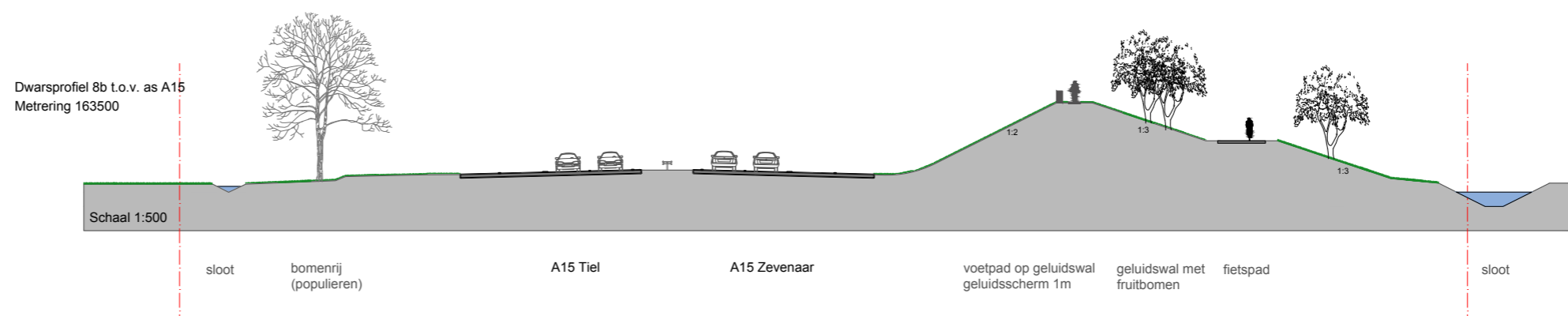
Zicht vanuit het buurtschap Baal, vanaf de Baalsestraat, richting de toekomstige A15, met op de achtergrond de bebouwing van Bergerden en Angeren



Referentiebeeld: Prunus avium. De binnenwereld van de aansluiting Bemmel wordt beplant met kers, in aansluiting op de naastgelegen boomgaard



Referentiebeelden voor twee varianten van een open viaduct bij de Linge: open met hekjes (Centrale As) en met een rooster (A6 bij Almere)





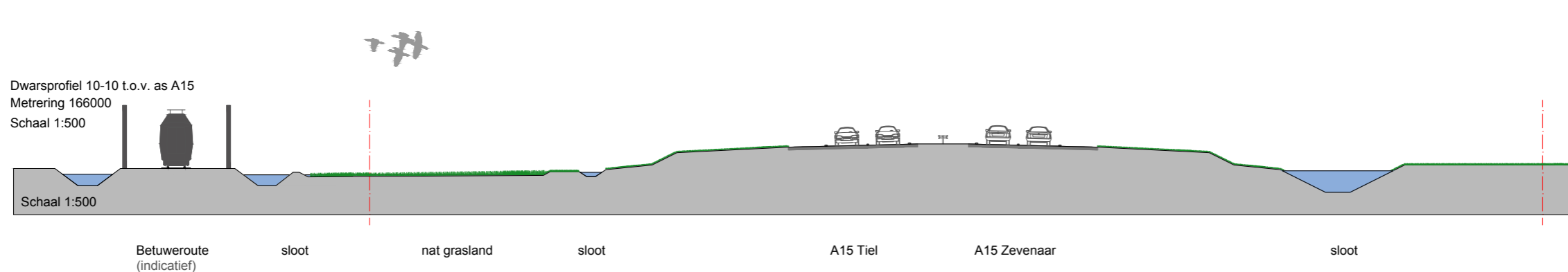
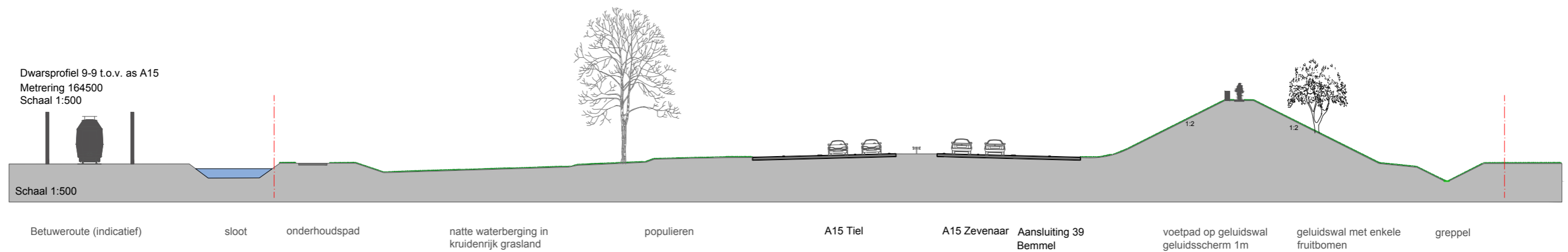
Voorbeeld van een houtwal, in combinatie met agrarisch gebruik (referentiebeeld Bommelerwaard) - de houtwal wordt voorgesteld als 'omgevingsmaatregel' bij Baal



Bovenop de grondwal wordt, naast het lage muurtje, aan de bewonerszijde een maaipad voorgesteld, dat kan dienst doen als struinpad voor een lokaal 'ommetje'



Bovenop de grondwal wordt, direct naast het lage muurtje, aan de bewonerszijde een maaipad voorgesteld, dat kan dienst doen als struinpad voor een lokaal 'ommetje'





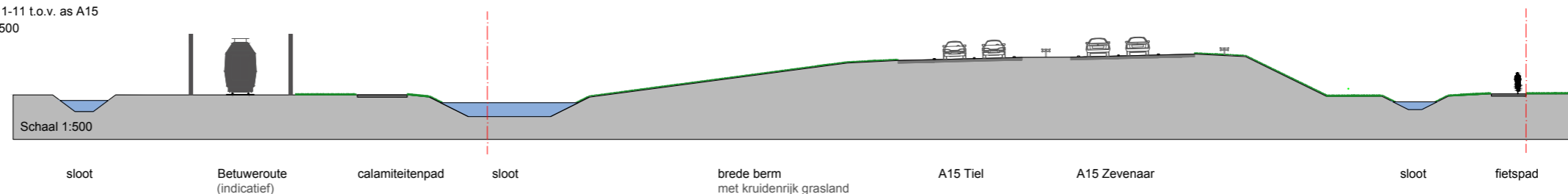
### Kaartblad 6 – A15 aansluiting Bemmelse Pannerdensch Kanaal (kruising Betuweroute)

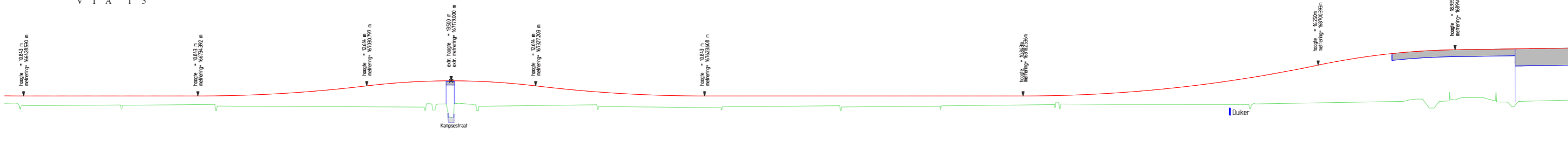
De A15 kent ook op dit stuk in principe een maaiveldligging zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde. Een geleiderail is enkel aan de wegzijde (middenberm) aanwezig en waar strikt nodig vanuit verkeersveiligheid (bijv. viaducten, afritten en evt. bij portalen), zoals in dit geval bij het viaduct over de Linge en vanaf het deel waar de weg op een hoger talud ligt (in verband met de passage van de Betuweroute) maar dan pas zo laat mogelijk – dit is in het oostelijk deel van dit kaartblad, bij de calamiteitenaansluiting. Vanuit landschappelijk oogpunt is hier weer een wegligging uitgangspunt die zo laag mogelijk is en zonder vangrail/geleiderail aan de bewonerszijde en zonder begeleidende beplanting en andere objecten zodat de beleving van het landschap en de openheid voor de automobilist maximaal is ('perspectief van de weggebruiker'). Wel wordt voorgesteld als omgevingsmaatregel de kruisend structuren met beplanting aan te zetten: ter plaatse van de watergang zorgt boombeplanting (soort: n.t.b., o.a. els, eik, wilg, aansluitend op beplanting in de omgeving) voor de accentuering van deze landschappelijke structuurlijn, die met de landschappelijke verkaveling meeloopt, en tegelijkertijd de weg vanuit de omgeving gezien wat beter inpast. De weg is hierdoor vanuit de erven aan 't Veld wat minder prominent aanwezig ('perspectief van de omwonende'). Op het flauwe talud tussen de Betuweroute en de A15 wordt kruidenrijk grasland toegepast, ter verhoging van de ecologische waarde.



**Vanuit landschappelijk oogpunt is hier weer een zo laag mogelijke wegligging uitgangspunt, zonder geleiderail aan de bewonerszijde en zonder begeleidende beplanting en andere objecten zodat de beleving van het landschap en de openheid voor de automobilist maximaal is ('perspectief van de weggebruiker') - beeld A4-Zuid**

Dwarsprofiel 11-11 t.o.v. as A15  
Metreering 168500  
Schaal 1:500





as hoogte t.o.v. NAP

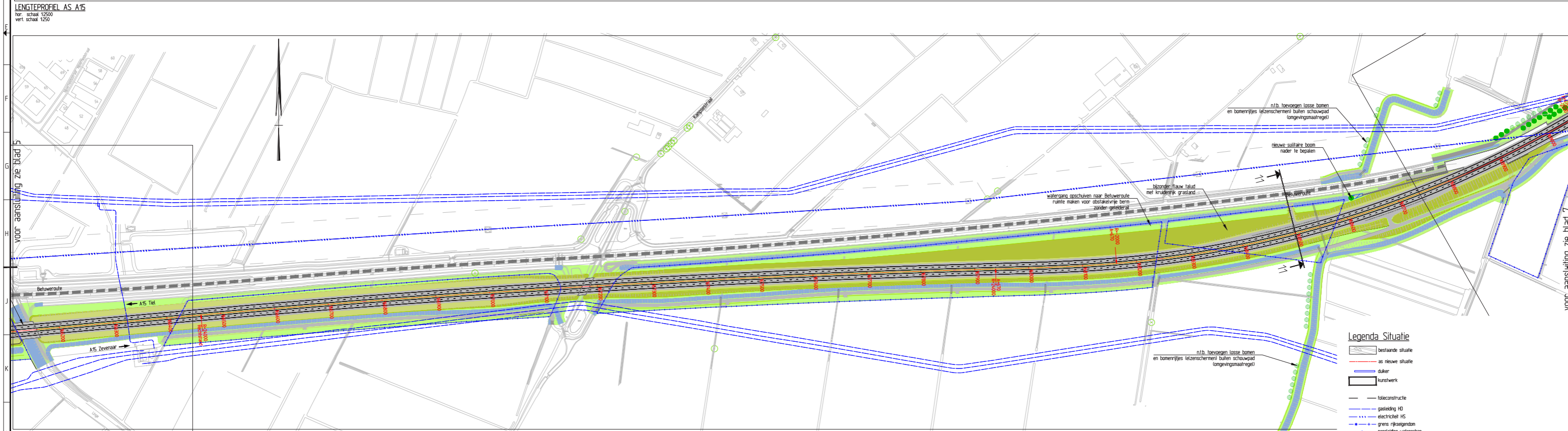
|        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 166400 | 166401 | 166402 | 166403 | 166404 | 166405 | 166406 | 166407 | 166408 | 166409 | 166410 | 166411 | 166412 | 166413 | 166414 | 166415 | 166416 | 166417 | 166418 | 166419 | 166420 | 166421 | 166422 | 166423 | 166424 | 166425 | 166426 | 166427 | 166428 | 166429 | 166430 | 166431 | 166432 | 166433 | 166434 | 166435 | 166436 | 166437 | 166438 | 166439 | 166440 | 166441 | 166442 | 166443 | 166444 | 166445 | 166446 | 166447 | 166448 | 166449 | 166450 | 166451 | 166452 | 166453 | 166454 | 166455 | 166456 | 166457 | 166458 | 166459 | 166460 | 166461 | 166462 | 166463 | 166464 | 166465 | 166466 | 166467 | 166468 | 166469 | 166470 | 166471 | 166472 | 166473 | 166474 | 166475 | 166476 | 166477 | 166478 | 166479 | 166480 | 166481 | 166482 | 166483 | 166484 | 166485 | 166486 | 166487 | 166488 | 166489 | 166490 | 166491 | 166492 | 166493 | 166494 | 166495 | 166496 | 166497 | 166498 | 166499 | 166500 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|

horizontaal alignment

verticaal alignment

maaiveld hoogte

metreling



Overzicht situatie  
Schaal 1:2500

**Legenda Situatie**

- bestaande situatie
- as nieuwe situatie
- kunstsloot
- folieconstructie
- gasleiding HD
- elektrisch HS
- grens rijkseigendom
- perstleiding waterschap
- systemegrens / scopegrens
- bestaande boom, lokale ingemeten
- nieuwe boom
- bestaande boom, lokale indicatief
- kruidrijk grasland
- nat grasland
- nieuw bos
- bestaand bos
- nieuwe houtwal
- bestaande houtwal
- droge waterberging in kruidrijk grasland
- natte waterberging in kruidrijk grasland
- watergang
- geledeleal (indicatief)
- geledeleal
- behewroute
- fietspad / lokale weg / voetpad

VIA15 OTB

Aansluiting Bemmel - Pannerdensch Kanaal

km. 166.400 - km. 168.900

kaartblad 6 van 15

schaal 1:2500 formaat A0

26 oktober 2015