

TB A12 / A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) Landschapsplan

Een rapport in opdracht van:
Rijkswaterstaat, projectbureau ViA15
in samenwerking met RoyalHaskoning DHV

definitieve versie 15 februari 2017
Amersfoort

H+N+
S+ +



TB A12 / A15

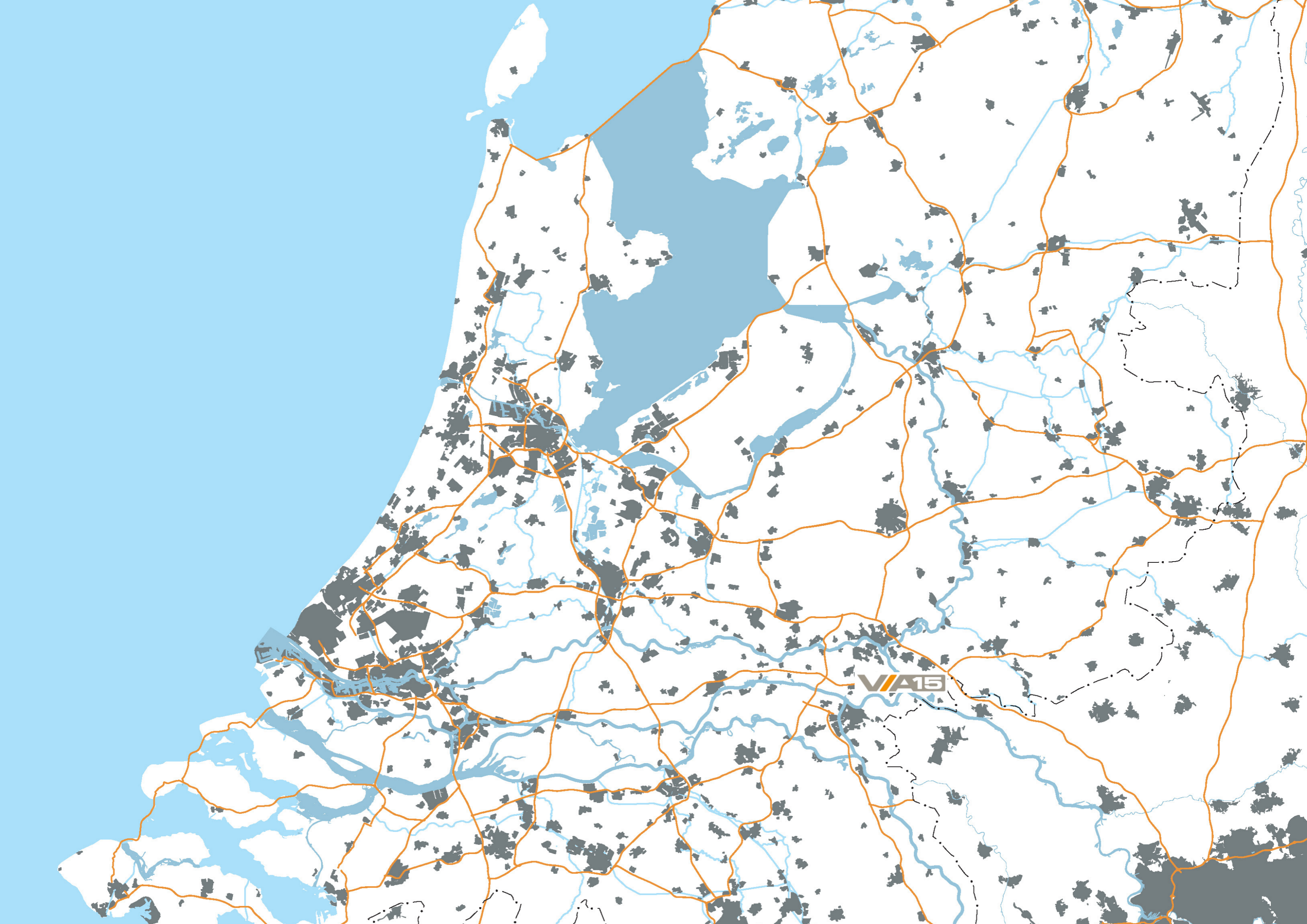
Ressen – Oudbroeken (ViA15)

Landschapsplan

Een rapport in opdracht van:
Rijkswaterstaat, projectbureau ViA15
in samenwerking met RoyalHaskoning DHV

definitieve versie 15 februari 2017
Amersfoort





VIA15

Inhoudsopgaf

INLEIDING

Aanleiding en voorgeschiedenis	9
Afbakening, doel landschapsplan, werkwijze & proces en leeswijzer	13

1 INVENTARISATIE EN ANALYSE

1.1 Beschrijving van: het ontvangende landschap (overzicht kwaliteiten en ontwikkelingen); plan- en beleidskaders; bestaande wegen (A15, A12 en A18) en Pannerdensch Kanaal; impact van de ingreep	17
1.2 Beschrijving van nationaal en regionaal ruimtelijk beleid, richtlijnen & handreikingen	31
1.3 Beschrijving van de karakteristieken van A12, A15, A18 en het Pannerdensch Kanaal	35
1.4 Beschrijving van de impact van de ingreep: ruimtelijke impact / geluid / natuur / cultuurhistorie / water	45

2 VISIE OP DE INPASSING

2.1 Visie (ambities)	51
2.2 Van ambities naar ontwerpprincipes	55
2.3 Ontwerpprincipes per deelgebied	57

3 INRICHTINGSMAATREGELEN

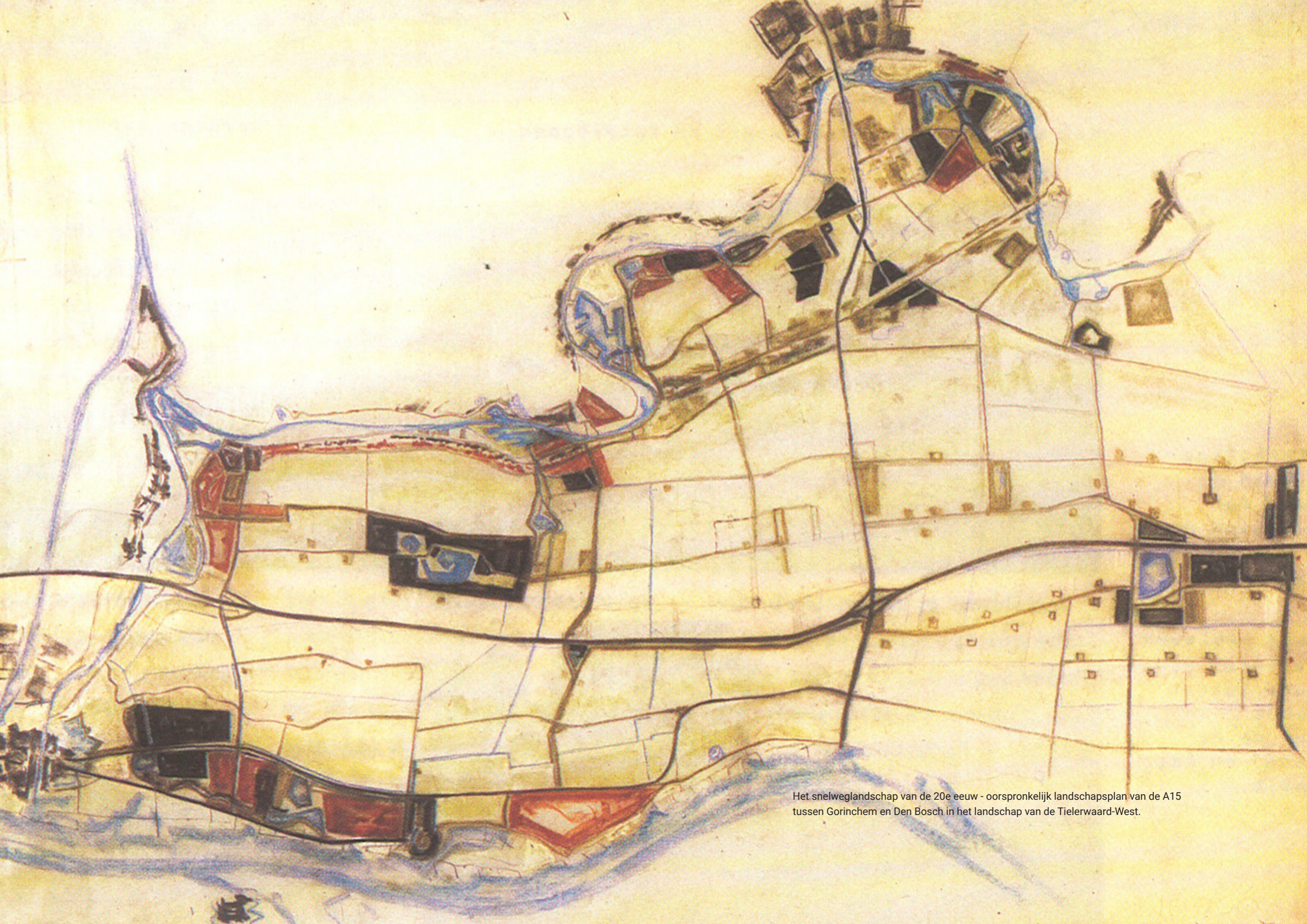
3.1 Maatregelenoverzicht landschapsplan - beschrijving inpassingsmaatregelen per blad	68
3.2 Visie beheer en onderhoud	124
3.3 Bijlagen: kaartmateriaal. Het landschapsplan in deelkaarten (grootformaat, 1:2500 - los bijgevoegd)	126

Overzicht gebruikte bronnen	130
-----------------------------	-----





INLEIDING



Het snelweglandschap van de 20e eeuw - oorspronkelijk landschapsplan van de A15 tussen Gorinchem en Den Bosch in het landschap van de Tielervaard-West.

INLEIDING

Aanleiding, voorgeschiedenis, afbakening en doel van dit document; werkwijze en leeswijzer

Aanleiding

Er staan dagelijks files op de autosnelwegen A50 en A12, maar ook op de A325 en de N325 (Pleijroute). De verkeersproblemen worden in de toekomst nog groter, ondanks eerder geplande maatregelen (bijvoorbeeld de gerealiseerde verbredingen van delen A50 en A12, de opwaardering van de N18 en aanleg van de tweede brug bij Nijmegen). In 2030 is niet langer sprake van plaatselijke problemen, maar zijn flinke delen van het netwerk in de regio Arnhem - Nijmegen overbelast. De bereikbaarheidsproblemen hebben een negatief effect op de internationale aantrekkelijkheid van de Randstad en van de Rotterdamse haven. Ook de regio Arnhem - Nijmegen kan zich ruimtelijk en economisch niet meer goed ontwikkelen. Daarvoor is een betrouwbare reistijd van deur tot deur essentieel. De huidige en verwachte filedruk draagt daar niet aan bij.

In 2006 hebben de provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, nu Infrastructuur en Milieu (IenM), in een bestuursovereenkomst aangegeven de verkeersproblemen in de regio Arnhem – Nijmegen samen op te willen lossen. Gezamenlijk hebben zij, conform de startnotitie (2008), de volgende doelstelling geformuleerd: *het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg door de doorstroming op en capaciteit, betrouwbaarheid en robuustheid van de weg te vergroten en daarbij rekening te houden met de leefomgeving.*

Voorgeschiedenis

Het opstellen van het landschapsplan is geen vrije exercitie geweest. Bij de start en gaandeweg het proces zijn diverse zaken vanuit bestuurlijke gremia meegegeven als uitgangspunt, zowe laangaande de tracering, het horizontaal en verticaal alignement alsook bepaalde inpassingskeuzes.

De formele (wettelijke) start van de tracé/m.e.r.-procedure is gemaakt met het uitbrengen van de Startnotitie (2008). Op basis van de startnotitie, zienswijzen en adviezen van wettelijke adviseurs zijn de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER vastgesteld (2009). De alternatieven zijn conform de Richtlijnen uitgewerkt in de Trajectnota/MER (2011) en tevens is hiervoor een Maatschappelijke Kosten en batenanalyse (2011) opgesteld.

Standpunt Minister

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 16 januari 2012 haar standpunt voor het project ViA15 bekend gemaakt inclusief de keus voor het Doortrekkingsalternatief A15 Noord. Bij dit alternatief wordt de nu nog doodlopende A15 doorgetrokken naar de A12 met een brug over het Pannerdensch Kanaal en een halfverdiepte ligging tussen Duiven en Zevenaar. Het nieuwe traject van de A15 krijgt een aansluiting op het onderliggend wegennet bij Bemmel en bij de N810 tussen Duiven en Zevenaar. Naast het doortrekken van de A15 worden de bestaande A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen en de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed. Aan de A12 wordt een nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost gerealiseerd en wordt de bestaande aansluiting op de A12 bij Zevenaar gesloten.

Aangepast standpunt

Na de Tweede Kamer behandeling van het Standpunt op 31 mei 2012 heeft de minister op 22 juni 2012 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd, waarin ze aangeeft de A15 ruimer om Groessen heen te willen leggen dan in het originele Standpunt. Hierdoor komt de nieuwe snelweg ongeveer 100 meter verder van de nieuwbouwwijk Diesfeldt in Groessen te liggen. De minister heeft bovendien het vertrouwen geuit dat de markt – binnen het beschikbare budget – een verdiepte ligging (ca. - 6 meter) bij Groessen aan zal kunnen leggen in plaats van een halfverdiepte ligging (ca. - 3 meter).

Aanvullende bestuursovereenkomst van 5 november 2015

Op 9 september 2015 hebben de provincie Gelderland en de gemeenten Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar een Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan (Regioplan) vastgesteld met aanvullende maatregelen ten aanzien van het onderliggend wegennet en inpassing van de A15. Het Rijk is verzocht de maatregelen te betrekken in een aanvullende gezamenlijke bestuursovereenkomst.

Op 5 november 2015 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (namens de Staat der Nederlanden) met de provincie Gelderland (college van GS) een Aanvullende Bestuursovereenkomst gesloten. In deze Aanvullende Bestuursovereenkomst staan onder andere afspraken over de uitwerking en doorwerking van het Regionaal Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKK) zoals door de regio op 9 sept. 2015 vastgesteld.

Deze afspraken zijn in een zogenaamd *shared working*-proces met de betreffende gemeenten en de provincie verder uitgewerkt. Op hoofdlijnen behelst de Aanvullende Bestuursovereenkomst het volgende:

- De scope van het project wordt aangevuld met overeengekomen maatregelen vanuit het Regioplan (RKK) voor zover deze binnen de grenzen van het Tracébesluit liggen.
- Voor de maatregelen die buiten de grens van het Tracébesluit vallen, zoals de wijzigingen aan de N810/N839/Hengelderweg (Zevenaar-oost), stellen de regiopartijen, onder aansturing van de Provincie, een provinciaal inpassingsplan en / of bestemmingsplannen op. Deze maatregelen zijn afgestemd op het Tracébesluit, in ieder geval ten aanzien van de effectonderzoeken.

Ontwerptracébesluit

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 5 november 2015 het Ontwerp Tracébesluit A12/A15 Ressen - Oudbroeken (ViA15) getekend. Het Ontwerp Tracébesluit (OTB) heeft van 12 november tot en met 23 december 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. Vanuit het projectbureau ViA15 is op de zienswijzen gereageerd. Op onderdelen is het OTB aangepast in het Tracébesluit (TB). Dit aangepaste TB vormt de basis voor dit landschapsplan.

Wijzigingen n.a.v. de Aanvullende Bestuursovereenkomst

In de periode januari tot en met juni 2016 hebben ambtelijke en bestuurlijke medewerkers van betrokken gemeenten, provincie, waterschappen en het Ministerie van I&M samengewerkt om de Aanvullende Bestuursovereenkomst van 5 november 2015 nader te detailleren. De maatregelen zijn uitgewerkt in een proces van "*shared working*". In het BOGG (o.a. Uitwerkingsdocument versie BOGG 7 april 2016) is de detaillering bekrachtigd. De exacte uitwerking en de wijze waarop de maatregel wordt geborgd (in het Tracébesluit of in een provinciaal inpassingsplan, bestemmingsplan of beheersovereenkomsten) is in het BOGG bepaald. Er bestaat de mogelijkheid dat een in de Aanvullende Bestuursovereenkomst voorgestelde maatregel vanwege voortschrijdend inzicht niet meer mogelijk of wenselijk is. Voor een definitief overzicht van de maatregelen en een beschrijving op welke wijze de maatregelen onderdeel uit maken van het Tracébesluit wordt verwezen naar de toelichting op het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15).



Neder-Rijn

Arnhem

IJssel

A12

Arnhem-Zuid

Westervoort

Duiven

A50

A325

Huissen

Groessen

Zevenaar

Elst

Angeren

Betuwelijn

Betuwelijn

A15

Bemmel

Doornenburg

Pannerden

Oosterhout

A325

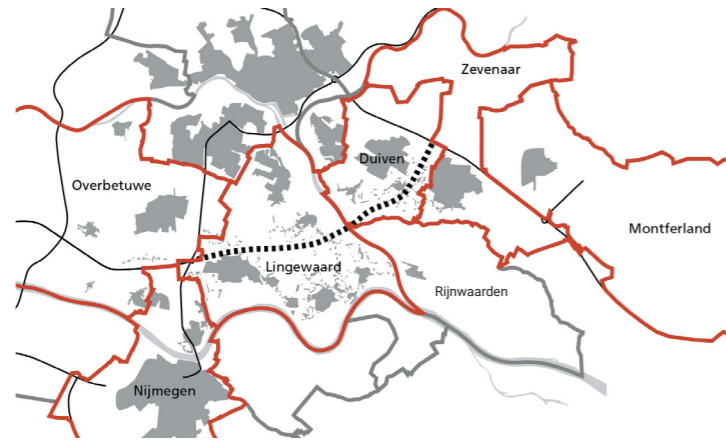
Gendt

Lent

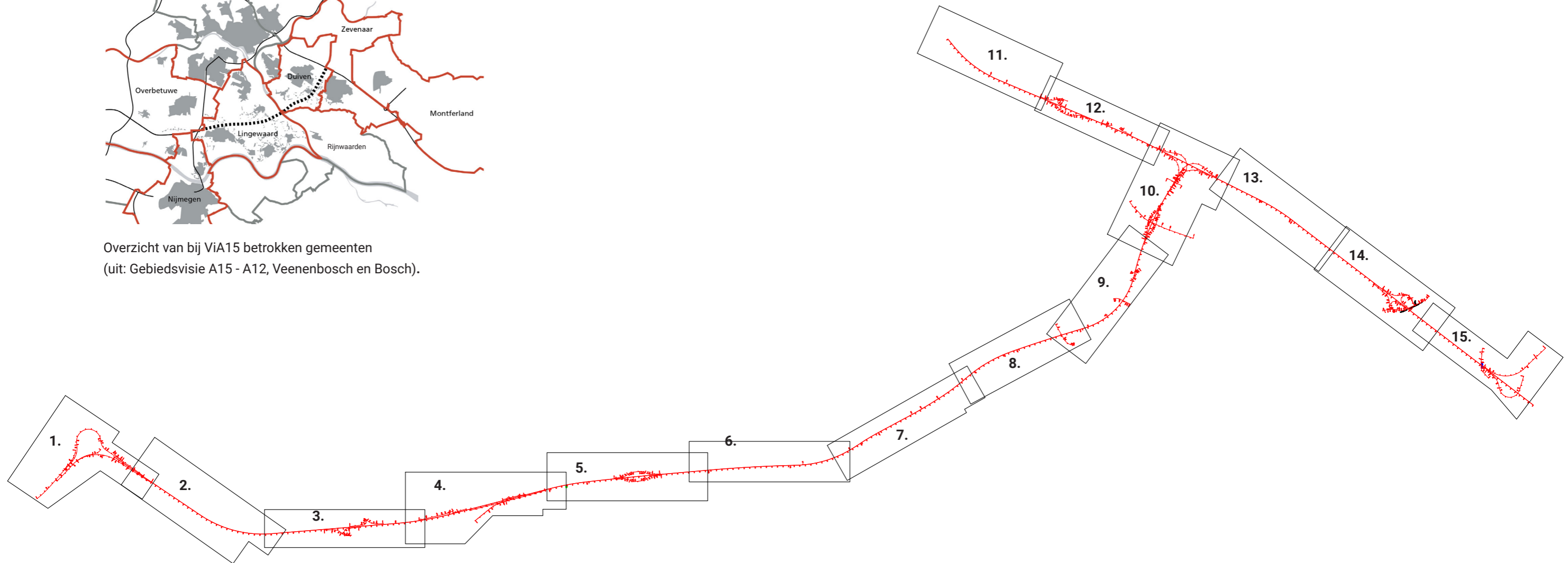
Waal

Beuningen

Nijmegen



Overzicht van bij ViA15 betrokken gemeenten
(uit: Gebiedsvisie A15 - A12, Veenbosch en Bosch).



Indeling van het project ViA15 in 15 deelstukken. Deze indeling vormt de basis voor Deel III van dit Landschapsplan (kaartbladen).

Afbeelding links:

De scope van het project ViA15 (aangeduid in rood): 1. de aanpassing (verbreding) van de A15 vanaf knooppunt Valburg tot knooppunt Ressen, 2. de ombouw tot snelweg van het stuk autoweg (80km/u weg) tussen Ressen en de aansluiting bij Bemmelen (N839), 3. de doortrekking van de A15 als geheel nieuwe weg vanaf de aansluiting Bemmelen tot en met de aansluiting op de A12 (knooppunt Oudbroeken), plus 4. de aanpassing van de A12 nabij Duiven en Zevenaar, op het traject tussen de aansluiting Westervoort en knooppunt Oud-Dijk (de aansluiting met de A18).



Maastricht
's-Hertogenbosch
↑ A2 E25 ↑ A2 E25 ↑

Nijmegen
Tiel
↑ A15 E31

Rotterdam
Gorinchem
↗ A15 E31

Het snelweglandschap van de 21e eeuw - de A2 tussen Utrecht en Den Bosch.

Afbakening

Het project ViA15 omvat: 1. de aanpassing (verbreding) van de A15 vanaf knooppunt Valburg tot knooppunt Ressen, 2. de ombouw tot snelweg van het stuk autoweg tussen Ressen en de aansluiting bij Bemmel (N839), 3. de doortrekking van de A15 als geheel nieuwe weg vanaf de aansluiting Bemmel tot en met de aansluiting op de A12 (knooppunt Oudbroeken) plus 4. de aanpassing van de A12 nabij Duiven en Zevenaar, op het traject tussen de aansluiting Westervoort (27) en knooppunt Oud-Dijk (de aansluiting met de A18).

Het landschapsplan beschrijft de inpassing van de weg in het bestaande landschap. Dit gebeurt vanuit een bredere visie op de weg in haar omgeving/context, waarbij inhoudelijk zoveel mogelijk wordt aangesloten op het Regioplan (RKK). De in het landschapsplan ViA15 beschreven maatregelen liggen echter in principe binnen de projectgrens van het ontwerptrajectbesluit ViA15.

Daarnaast zijn wel enkele voorstellen voor optimalisering van de inpassing opgenomen die buiten de projectgrens vallen. Deze zijn aangeduid als 'omgevingsmaatregel'. Ze vormen geen onderdeel van het tracébesluit en daarmee van het project: ze vallen buiten de financiering. De omgevingsmaatregelen zijn een aanbeveling aan andere partijen, die ze verder kunnen uitwerken in regionaal landschapsbeleid.

Doel landschapsplan

Het landschapsplan vormt een bijlage bij het tracébesluit ViA15. De opgave van het project ViA15 is gedefinieerd in het (aanvullende) Standpunt en de (aanvullende) Bestuursafspraken. Het landschapsplan beschrijft de landschappelijke inpassing van deze opgave binnen het bestaande landschap. Het doel is om te komen tot voorstellen voor de landschappelijke inpassing die concreet, onderbouwd en financieel gedekt zijn, met als uitgangspunt het waarborgen van bestaande landschappelijke kwaliteiten, het verzachten van negatieve effecten van het voorgenomen initiatief op het landschap en waar mogelijk het toevoegen van kwaliteit.

Concreet kan dit vertaald worden naar de volgende vier doelstelling voor het landschapsplan:

1. Het leveren van motivering ten aanzien van het bepalen van het benodigde ruimtebeslag;
2. Het leveren van motivering ten aanzien van het bepalen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing (en afstemming met/integratie van eventueel noodzakelijke mitigerende / compenserende maatregelen);

3. Het leveren van input voor het (later en separaat) op te stellen Esthetisch Programma van Eisen (EPvE);
4. Het leveren van input ten behoeve van het uitvoeren van de benodigde kostentoets.

Het definitieve landschapsplan vormt samen met het EPvE onderdeel van het aanbestedingsdossier. Het geeft aan welke uitgangspunten en randvoorwaarden gelden voor de inpassing en vormgeving van de A15 en A12 binnen het project ViA15.

Werkwijze & proces

In de verschillende fases van het planproces is, in afwisselende mate, gebruik gemaakt van verschillende bronnen. Daarnaast in vele gesprekken informatie 'opgehaald' bij betrokken partijen/stakeholders. Er hebben verschillende gesprekken en werksessies plaatsgevonden met de diverse regiopartijen (o.a. aan de hand van het Regioplan, gemaakt door BRO in opdracht van provincie en vier gemeenten), maar ook met vakgenoten/adviseurs vanuit Rijkswaterstaat en in enkele gevallen ook met individuele bewoners. Daarnaast is eigen ontwerponderzoek verricht en is de kennis en ervaring vanuit eerdere infrastructuurprojecten ingezet.

Uitgangspunt van het landschapsplan is het waarborgen en zo mogelijk versterken van bestaande kwaliteiten. Deze kwaliteiten zijn onderzocht en geformuleerd vanuit een inventarisatie en analyse van het huidige landschap. Daarbij is gekeken naar het ontstaan van het landschap, alsmede naar de huidige stand van zaken in het landschap en mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast is kennis genomen van het vigerende ruimtelijke beleid in de omgeving, en richtlijnen & handreikingen met betrekking tot het ontwerpen aan snelwegen.

Vervolgens is op basis van de uitkomsten van de inventarisatie en analyse een visie opgesteld, die visie stoelt op een aantal ambitieus en wordt concreet gemaakt aan de hand van een indeling in vier deelgebieden.

Vervolgens zijn voor verschillende deelgebieden ontwerpprincipes opgesteld. Deze ontwerpprincipes zijn uitgewerkt op vijftien kaartbladen, schaal 1:2500. Hierop is de gewenste situatie opgetekend, met een beschrijving/toelichting van de voorgestelde inrichtingsmaatregelen met korte motivatie. Bij de totstandkoming was intensief contact tussen de landschapsarchitecten van H+N+S en de technici van RHDHV. Per locatie is gezocht naar een optimale afstemming vanuit enerzijds landschappelijk oogpunt en anderzijds rekening houdend met technische, veiligheids en financiële aspecten.

Dit landschapsplan beperkt zich tot de scope van het TB. Wel is uitdrukkelijk de relatie gezocht, in de vorm van uitvoerig overleg en inhoudelijke afstemming, met de omgeving. Het belangrijkste kaderplan voor het groter geheel is het door BRO opgestelde

regioplan (RKK), waarin bijvoorbeeld ook het initiatief voor de snelfietsroute is verankerd. Uitwerking van de gebiedsambities vinden plaats in aparte trajecten, zoals het PIP en de bestemmingsplannen. Het RKK heeft tot wijzigingen in het landschapsplan geleid. De plaat bij Helhoek is hiervan wellicht wel het meest in het oog springend voorbeeld.

In de stap van OTB naar TB zijn (technische) zaken gewijzigd. Waar deze van invloed zijn is dit verwerkt in de finale versie van het landschapsplan. In juni 2016 hebben diverse informatiebijeenkomsten plaatsgevonden voor geïnteresseerde burgers. Ook is in deze periode opnieuw met de betrokken gemeenten, provincie en waterschap overlegd. Deze input heeft tot planaanpassing geleid. In de zomer/herfstperiode van 2016 heeft een verdieping plaats gevonden ten aanzien van de uitwerking/inrichting van de 'deksel' bij Helhoek, door SLG (Stichting Landschapsbeheer Gelderland). Ook deze input is in het voorliggend planboek verwerkt. Tot slot heeft afstemming plaats gevonden met architect Michel Heesen (als opsteller van het EPvE) en de onlangs opgerichte CRK (Commissie Ruimtelijke Kwaliteit). Dit heeft tot aanpassingen geleid in de zin van aanscherpingen. Ook zijn bepaalde uitspraken in dit landschapsplan teruggebracht in detailniveau en overgeheveld naar het EPvE.

Leeswijzer

Dit document bestaat uit drie, nauw samenhangende delen:

- **Deel I** betreft de inventarisatie en analyse, met daarin een korte beschrijving van het 'ontvangende' landschap, inclusief een beschrijving van de belangrijkste gebiedskwaliteiten en een overzicht van het belangrijkste beleid en ontwikkelingen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het door de belangrijkste regiopartijen opgestelde Regioplan. Ook wordt de impact van de nieuwe A12/ A15 op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, water, natuur, cultuurhistorie & archeologie en geluid kort beschreven.
- **Deel II** betreft de visie op de inpassing. Daarin worden de hoofd- en subambities voor het project ViA15 beschreven. Op basis hiervan volgt beschrijving van de visie op de inpassing van ViA15 i.r.t. de impact van de ingreep resulterend in een aantal uitgangspunten en ontwerpprincipes voor de inpassing van ViA15, per deelgebied. Dit is de feitelijke inpassingsvisie. Hierbij wordt wel over de grenzen heen gekeken maar geredeneerd vanuit de scope van het project. De Regiovisie (RKK) behandelt de ViA15 als onderdeel van een integrale, bredere gebiedsopgave. Hierin is ook de relatie met de snelfietsroute geborgd.
- Op basis van de inpassingsvisie wordt in **deel III** het landschapsplan toegelicht, met een beschrijving in tekst plus ondersteunende beelden van de voorgestelde inrichtingsmaatregelen, per deelkaart (in totaal 15). Het landschapsplan is verder op kaart genoteerd, in deelkaarten (los bijgevoegd).

A stylized map of a coastal region, likely a peninsula or island, with orange lines representing roads and blue areas representing water. The map is set against a light blue background. The word "DEELI" is overlaid in large, bold, black letters across the center of the map.

DEELI



INVENTARISATIE EN ANALYSE



Het project Via15 in haar directe omgeving: het 'ontvangende landschap' (afb. uit: Ruimtelijk Kwaliteitskader, BRO/GG).

1 INVENTARISATIE EN ANALYSE

Beschrijving van: het ontvangende landschap (overzicht kwaliteiten en ontwikkelingen); plan- en beleidskaders; bestaande wegen (A15, A12 en A18) en Pannerdensch Kanaal; impact van de ingreep

Om te komen tot een ruimtelijke visie is het nodig een goede analyse te maken. De analyse spitst zich toe op:

- De ruimtelijke kenmerken van het plangebied (incl. grondgebruik en ruimtelijke ontwikkelingen);
- Het ruimtelijk beleid (nationale en regionale beleidskaders);
- De reeds bestaande, betreffende wegen (A12 / A15 / A18) en het Pannerdensch Kanaal;
- De (ruimtelijke) impact van de ingreep.

Hieronder volgt een korte beschrijving van het aanwezige (ontvangende) landschap en haar belangrijkste kwaliteiten en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in tekst en beeld. Daarna volgt een overzicht van de belangrijkste beleidsambities. Dit wordt gevolgd door een overzicht van de belangrijkste eigenschappen en kernkwaliteiten van de betreffende wegen plus het Pannerdensch kanaal als ook een beknopte typering van de ruimtelijke impact van de ingreep.

Voor deze analyse is gebruik gemaakt van de volgende bronnen: o.a. de 'Gebiedsvisie A15 Duiven Zevenaar' (H+N+S Landschapsarchitecten), de 'Gebiedsvisie A15-A12' opgesteld door Veenbosch en Bosch landschapsarchitecten, het 'Landschapsplan A15 Wadenoyen – Bemmelen' (deel analyse) van DLG, de studie 'Landschapsschetsen A12 Veenendaal – Duitse grens' ook van DLG en het recentelijk door adviesbureau BRO i.s.m. Gelders Genootschap opgestelde Ruimtelijk Kwaliteitskader. Tevens is dankbaar gebruikt gemaakt van diverse beleidsdocumenten en handreikingen, plus enkele door collega-bureaus opgestelde landschapsplannen. Bij gebruik van afbeeldingen van derden in dit Landschapsplan ViA15 is hier in dit document steeds specifiek naar verwezen (met behulp van een bronvermelding). Gebruikte bronnen zijn daarnaast in de literatuurlijst opgenomen (zie bijlage).

1.1 Korte gebiedsbeschrijving: het ontvangende landschap, grondgebruik en ruimtelijke ontwikkelingen

Gebiedskwaliteiten

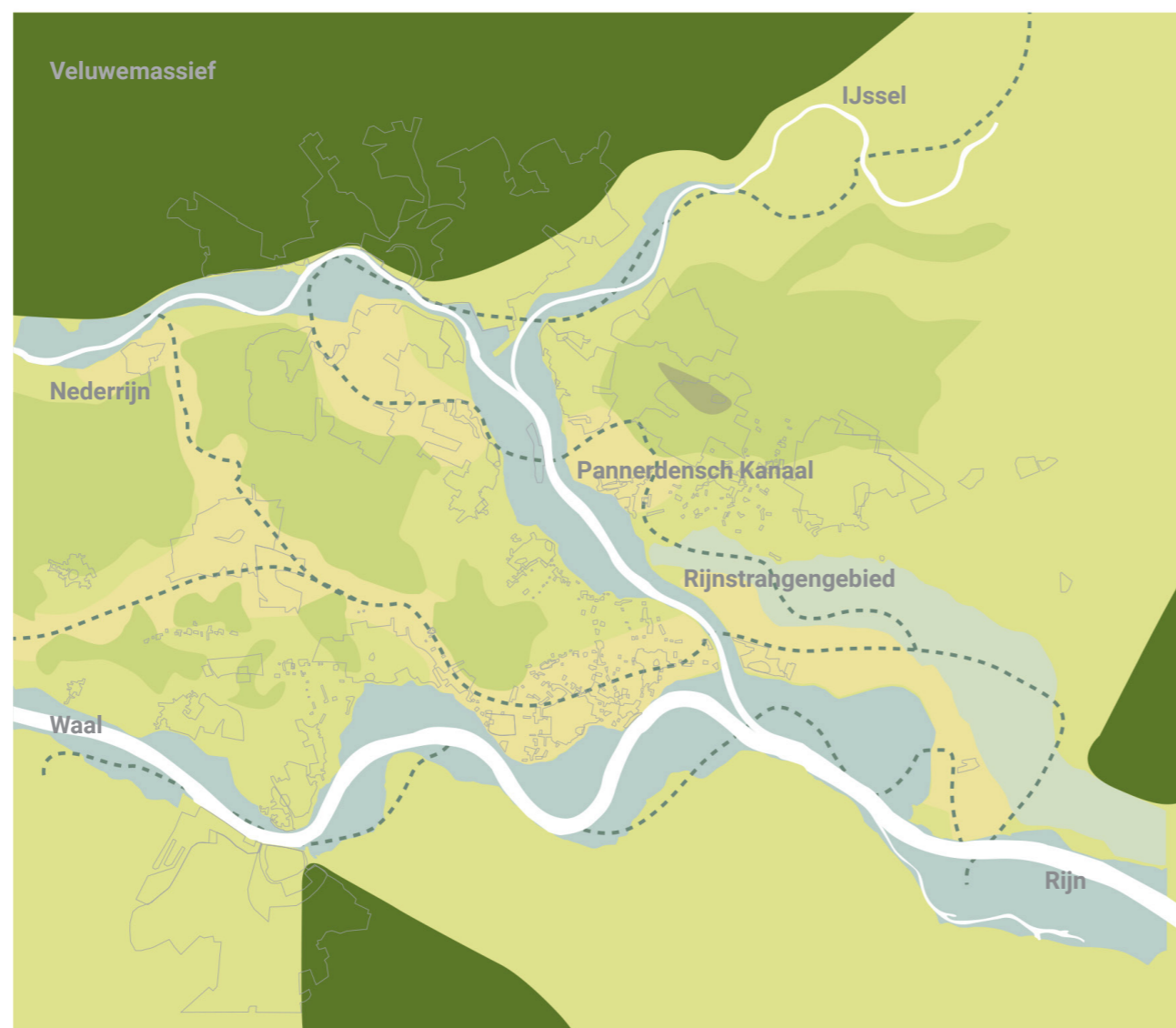
Het landschap van het studiegebied van het project ViA15 is landschappelijk voor het grootste deel te typeren als rivierengebied – met als uitzondering in het oosten het zandlandschap rondom Didam. Het ontstaan van het rivierlandschap gaat terug tot in de ijstijden. De huidige loop in de westelijke richting van de rivieren werd bepaald door de aanwezigheid van landijs in het noorden en is tot op heden zo gebleven. De rivieren vormen een vlechtend systeem met steeds weer samenkomende geulen. In het voorjaar had de rivier een zeer hoge afvoer als gevolg van het smelten van sneeuw en ijs, waarbij veel sedimenten werden meegevoerd. De sedimenten vulden de oorspronkelijke rivierbedding waardoor de rivier werd gedwongen nieuwe, lager gelegen, wegen te zoeken. In de zomer lag een groot deel van het vlechtende riviersysteem droog. Drie forse stuwwallen – bij Arnhem, Nijmegen en Montferland flankeren in het oosten van de Over-Betuwe een breed dal waarin Rijn en Waal (en iets noordelijker de IJssel) afstromen richting zee. De rivieren hebben het ontstaan van het landschap in de loop van eeuwen bepaald. Bij hogere waterstanden overstroomden de rivieren het land. Het zwaardere zand dat de rivieren als sediment meebrachten uit de bovenloop werd direct naast de bedding afgezet, de fijne kleideeltjes kwamen verderop terecht. Zo ontstond het typerende patroon van de hogere stroomruggen en lager gelegen komgronden. Regelmatig is de loop van de rivieren verschoven. Met de bedijking werd dit patroon uiteindelijk echter vastgelegd waardoor er een markant verschil ontstond tussen de binnendijkse gronden met de natte, kleiige komgebieden en de zanderige, hogere oeverwallen waar de rivier niet meer kwam en de buitendijkse uiterwaardgebieden, die nog altijd overstroomden bij hoog water. Her en der in het rivierengebied komen nog zandopduikingen voor (zogenaamde 'donken'). Het oude Duiven maar ook het oude Valburg is op zo'n rivieropduiking ontstaan.

Het oeverwallenlandschap heeft een meer zandige ondergrond en ligt wat hoger in het landschap. Dit was van oudsher de meest veilige plek om te wonen, hier zijn de oude nederzettingen te vinden. Het beeld wordt nu gekenmerkt door zijn grote afwisseling. Akkergronden, boomgaarden, kassen, lintbebouwingen en kleine buurtschappen zijn op de ruggen te vinden. Oud-Zevenaar is als dijkdorp bijvoorbeeld ontstaan op zo'n oude stroomrug langs de Rijn, evenals Groessen dat ook op een oude oeverwal ligt. Elst, Bemmelen en Angeren zijn eveneens gelegen op een oude stroomrug als natuurlijke verhoging in het landschap.

De fijne klei klonk in als de gronden droogvielen, met maaiveldaling als gevolg. Dit proces werd later versneld door menselijke ontwatering. De grote komgebieden liggen daardoor nu fors lager dan de stroomruggen. Doordat het erg natte gronden waren zijn de komgronden pas vrij laat in cultuur gebracht en werd hier van oorsprong niet gewoond. 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 komgronden worden nu gewaardeerd om hun openheid. Ze bieden ruime zichten op de omgeving, zoals bijvoorbeeld het zicht op het Veluwe-massief vanuit het Duivens Broek.

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 met deels een agrarische en deels natuurlijke invulling en uitstraling. Begin 20e eeuw is het rivierengebied nog opvallend leeg en open: de verschillen tussen de stroomruggen en komgebied zijn heel herkenbaar in het grondgebruik. Dit verschil is in de loop der tijd wel wat vervaagd, mede als gevolg van de verdere manipulatie van het watersysteem en de aanleg van grootschalige infrastructuur.

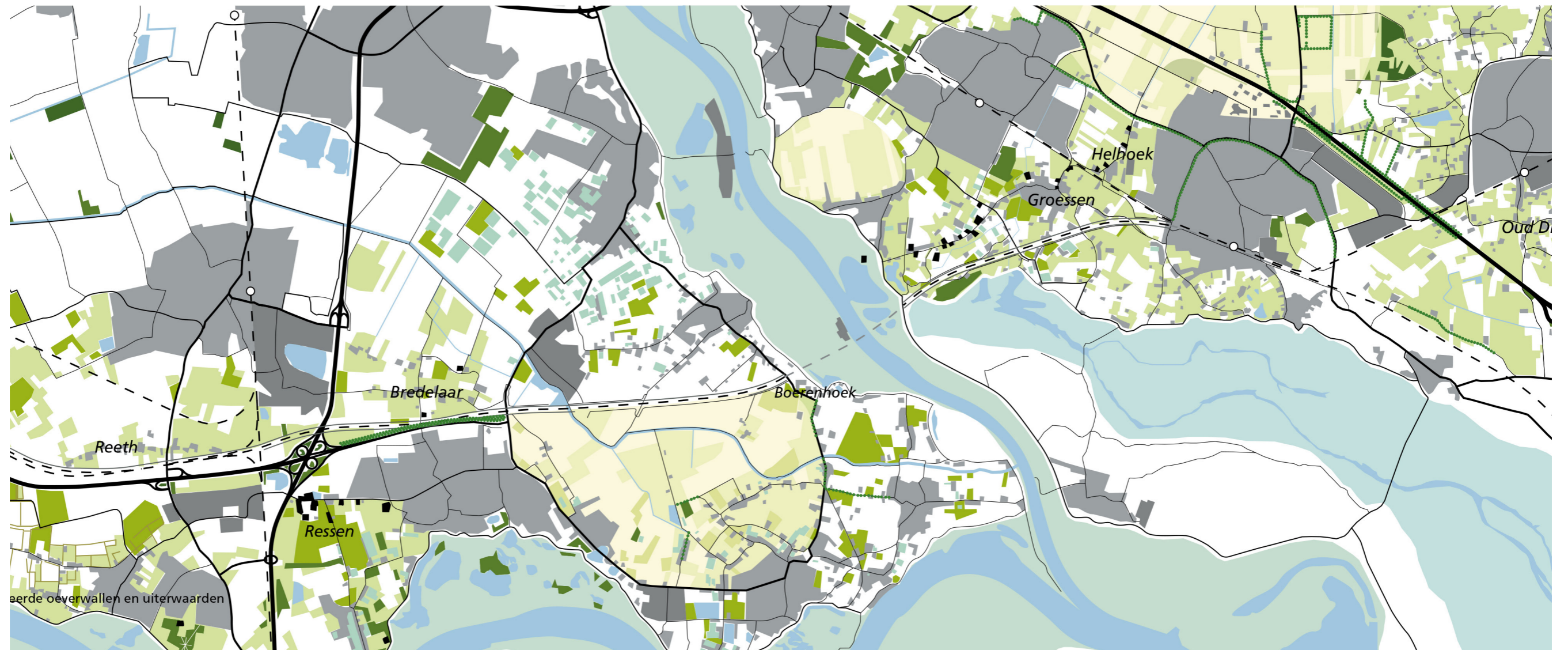
-  oorspronkelijke rivierlopen
-  komgronden
-  stroomruggen
-  huidige bebouwing
-  huidige rivierlopen



De landschappelijke ondergrond (uit: Gebiedsvisie A15- A12, Veenbosch en Bosch).



Beeld oude Rijnstrangen en stroomruggen met bebouwing en groen (beeld: ARK).



Overzichtskaat karakteristieke landschappelijke patronen en structuren (uit: Gebiedsvisie A15- A12, Veenbosch en Bosch).
Duidelijk zichtbaar is het karakteristieke open komgebied tussen Bredelaar en Boerenhoek en het Duivens Broek.