

Bundel van de Raadsavond van 23 januari 2018

Agenda bijlagen

Agenda Raadsavond d.d. 23 januari 2018 - 201347352.doc

- A OVER & WEER
- A.a Burgerspreekrecht.
Inwoners mogen inspreken als zij zich vóór 09.00u de ochtend van de vergadering aanmelden door te mailen naar griffie@duiven.nl. met vermelding van het onderwerp.
- A.b Mededelingen.
- A.c Bespreking lijst met toezeggingen Raadsavond en Politieke Avond.
Lijst met toezeggingen d.d. 18 jan 2018 zowel niet afgehandeld als afgehandeld.xlsx
- A.d Bespreking lijst ingekomen stukken: zie voor de lijst en achterliggende stukken agendapunt B-04 van de raadsvergadering.
- A.e Vragen raadsleden en fractieassistenten.
Aanmeldingen Over en Weer.docx
- B - RAADSVERGADERING
- B.1 TECHNISCH BLOK
- B.1.1 Opening.
- B.1.2 Vaststelling van de agenda.
- B.1.3 Vaststelling lijst ingekomen stukken.
Lijst van ingekomen stukken raadsavond 23 januari 2018. (201347278_1)
- B.1.3a Lijst A: voor kennisgeving aan te nemen.
201347274 Overzicht ingekomen stukken lijst A (201347274_1)
 - 1.1.1 VNG - Lbr. 17080 - Uitwerking akkoord Reparatie FLO-overgangsrecht voor brandweerpersoneel.mht
 - 1.1.2 VNG - Lbr. 17082 - VNG Agenda 2018.mht
 - 1.2. Q-support Brief Beweegprogramma.pdf
 - 1.3 B. Hoek - email bij Schriftelijke vragen tegen overlast door mosquitos.docx
 - 1.3a Schriftelijke-vragen-tegen-overlast-door-mosquitos (1).cleaned.pdf
 - 1.4 Waar rook is de macht van de tabaksindustrie.mht
 - 1.5 Kenniscentrum MEE - Gemeenteraadsverkiezingen 3 tips voor een inclusief stemproces.mht
 - 2.1.1 VNG - Lbr. 17077 -Inwerkingtreding Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen.mht
 - 2.1.2 VNG - Lbr. 17083 - Bodem en ondergrond.mht
 - 2.2 Dhr. Pullen - Verplaatsing lantaarn 00577 Elzendreef 18.mht
 - 3.1.1 VNG - Lbr. 17078 -VNG Model Subsidieregeling kinderopvang.mht
 - 3.1.2 VNG - Lbr. 17079 - Continuïteit jeugdbescherming en jeugdreclassering.mht
 - 3.1.3 VNG - Lbr. 17081 CvALOGA 1717 - Reparatie derde jaar WW(2).mht
 - 3.2a Per Saldo - email bij Tienpuntenplan.mht
 - 3.2b Per Saldo - Aanbiedingsbrief Tienpuntenplan.pdf
 - 3.2c Per Saldo - Tienpuntenplan.pdf
- B.1.3b Lijst B: ter overweging en eventueel ter bespreking.
 - 0. Overzicht ingekomen stukken 23 januari 2018 - lijst B ter overweging - 201347275 .pdf
 - 1.1 College van B&W - Kennisgeving Nieuwe Beleidslijn Bibob 2018 - 201347181.pdf
 - 1.2 VGGM - Kaderbrief begroting 2018.pdf
 - 1.3 Prov Geldeland - Toezichtvorm 2018 en aandachtspunten 2019 GR.pdf
 - 2.1 College van B&W - Kennisgeving Prestatieafspraken Vivare en Woonzorg Ned - 17int02248.pdf
 - 2.1a Prestatieafspraken Vivare 2018 - 2020 - 3435001.pdf

[2.1b Prestatieafspraken Woonzorg 2018 - 2023 - 3436001.pdf](#)

[3.1 College van B&W - Kennisgeving Relatie met Raad voor Sociaal Domein - 201347152.pdf](#)

[3.2 College van B&W - Kennisgeving Intrekking hoger beroep huishoudelijke hulp - 201347660.pdf](#)

[3.3 Werkgevers Servicpunt - Cijfers_WSP_2017\(tm week 52\).pdf](#)

B.2 HAMERSTUKKEN

B.2.4 Zienswijze begroting 1Stroom

[Behandeladvies begroting 1stroom.docx naam juiste portefeuille](#)

[Raadsvoorstel en -besluit Zienswijze begroting 1Stroom 2018-2021 - 201347883.pdf](#)

[Programmabegroting 1Stroom 2018-2021 - 201347579.pdf](#)

B.3 BESPREEKSTUKKEN

B.3.5 Esthetisch Programma van Eisen A15.

[Behandeladvies Esthetisch Programma van Eisen ViA 15.docx](#)

[2b. onget RVS Esthetisch Programma van Eisen ViA15 - 17RV098.pdf](#)

[3. Concept RBS Esthetisch Programma van Eisen ViA15 - 17RB086.pdf](#)

[4. Zienswijze d.d. 8 oktober 2017 van de heer R. Lucassen - 17E003137.pdf](#)

[5. Zienswijze d.d. 10 oktober 2017 van de Dorpsraad Loo -17E003151.pdf](#)

[6. Zienswijze d.d. 10 oktober 2017 van het Bewonersoverleg Groessen A15 - 17E003160.pdf](#)

[7. Reactienota EPvE ViA15 definitief 20171024 - 17ink01914.pdf](#)

[8.a Summary wijzigingen EPvE ViA15 d.d. 31-10-2017 - 17ink01915.pdf](#)

[8.b Summary wijzigingen EPvE ViA15 d.d. 31-10-2017 - 17ink01915.pdf](#)

[8.c Summary wijzigingen EPvE ViA15 d.d. 31-10-2017 - 17ink01915.pdf](#)

[9. Esthetisch Programma van Eisen ViA15 \(gewijzigd\) - 17ink01548.pdf](#)

[10. Aanbiedingsbrief Rijkswaterstaat d.d. 2 augustus 2017 - 17ink01497.pdf](#)

[11. Advies Commissie Ruimelijke Kwaliteit ViA15-EPvE - 17ink01547.pdf](#)

[12. Advies d.d. 1 augustus 2017 gezamenlijke welstandscommissie - 17ink01550.pdf](#)

[23012018Motie Esthetisch Pro v Eisen 4.cleaned.docx](#)

B.3.6 Ingediende moties over niet-geagendeerde onderwerpen.

B.3.7 Sluiting en besluitenlijst van deze vergadering.

[201349708 Besluitenlijst raadsvergadering 23 januari 2018 \(201349708_1\)](#)

C.100.a Geluidsopnamen over & weer 23 januari 2018.

C.100.b Geluidsopnamen raadsvergadering 23 januari 2018.

Raadsvergadering

**dinsdag 23 januari 2018 om 19.30 uur
Raadzaal**

Agenda

A) OVER EN WEER – Henk Albers

- a. Burgerspreekrecht.
Inwoners mogen inspreken als zij zich vóór 09.00u de ochtend van de vergadering aanmelden door te mailen naar griffie@duiven.nl. met vermelding van het onderwerp.
- b. Mededelingen.
- c. Bespreking toezeggingen.
- d. Bespreking Lijst ingekomen stukken.
- e. Vragen raadsleden en fractieassistenten.

B) RAADSVERGADERING – voorzitter burgemeester De Lange

Streeftijd start 20.15u

Technisch blok

Portefeuillehouder

- 1. Opening.
- 2. Vaststelling van de agenda.
- 3. Vaststelling lijst ingekomen stukken.

Raadsvoorzitter
Raadsvoorzitter
Raadsvoorzitter

Hamerstukken

- 4. Zienswijze Begroting 1Stroom.

Wethouder Van Groningen

Besprekstukken

- 5. Esthetisch Programma van Eisen A15.
- 6. Ingediende moties vreemd.
- 7. Sluiting.

Wethouder Van Groningen
Raadsvoorzitter
Raadsvoorzitter

Bijgewerkt op 3 januari 2018						
Nummer	Onderwerp afspraak/toezegging	Datum toezegging	Portefeuille	Afd/Team	Bewaking/afhandeling:	Streefdatum
17PB034	De griffier zegt n.a.v. de vraag van dhr. Smit/Pro Duiven hoe vervanging van fractieassistenten bij ziekte en/of zwangerschapsverlof vormgegeven kan worden toe hier schriftelijk op terug te komen.	20-6-2017		GRIF	Overig:	1-11-2017
17PB045	Wethouder Spaargaren zegt toe de laatste twee vragen van de PvdA mbt de fietstunnel zuidsingel (gemaakte kosten + voorwaarden amendement) schriftelijk te beantwoorden als er uitsluitel van de provincie is over eventuele aanvullende financiering.	10-10-2017	weth.Spaargaren	TEAM-BI	Brief, kennisgeving of memo met antwoord volgt	1-2-2018
17PB047	Weth. Knuiman geeft aan uit te zoeken hoe in de re-integratieverordening het begrip 'mantelzorger' is ingevuld en hoe vermeld is of proefplaatsing wel of geen verdringing van een vaste arbeidsplek is.	24-10-2017	weth.Knuiman	TEAM-RWZ	Overig:	15-11-2017
17PB048	Burgemeester De Lange zegt toe een evaluatie van de wijziging in de APV m.b.t. de wet woonoverlast te realiseren op het moment dat voldoende casuïstiek voorhanden is.	24-10-2017	Burgemeester	TEAM-WVM	Overig:	
17PB049	Weth. Van Groningen zegt toe de nieuwe uitvoeringsagenda op basis van de woonvisie binnenkort ter bespreking in de raad te brengen.	24-10-2017	weth. van Groningen	TEAM-RWZ	Overig:	31-3-2018
17PB051	Wethouder Knuiman zal de vraag van D66 naar de stand van zaken mbt de uitvoering van de motie WSP beantwoorden in het 'over-en-weer' van 28 november.	7-11-2017	weth.Knuiman	AFD-BEL	Overig:	28-11-2017

17PB052	Wethouder Van Groningen: Met betrekking tot de oninbare vordering, zal het college actie ondernemen als in de toekomst zich (opnieuw) een verhaal-mogelijkheid voordoet. In de jaarrekening zal melding gemaakt worden of het mogelijk is geweest om middelen te verhalen.	7-11-2017	weth. van Groningen			
17PB054	Wethouder Van Groningen:	7-11-2017	van Groningen	TEAM-WVM	Overig:	
	De projectorganisatie De Liemers Helemaal Goed zal uitgenodigd worden om aan een ronde tafel een presentatie te geven over haar activiteiten en ambities.					
17PB055	Wethouder Spaargaren	7-11-2017	wethouder Spaargaren	TEAM-RWZ	Overig:	1-1-2018
	Met betrekking tot het Vitaal Centrum verwacht het college geen onomkeerbare besluiten te nemen en mocht dat zo zijn dan komt het college met een voorstel terug naar de raad.					
17PB056		7-11-2017	wethouder Spaargaren	TEAM-WVM	Overig:	1-1-2018
	Wethouder Spaargaren:Een analyse van de uitspraak in de rechtzaak m.b.t. afvalinzameling wordt naar de raad gestuurd.					
17PB057	Wethouder Knuiman:	7-11-2017	wethouder Knuiman	TEAM-WVM	Overig:	31-3-2018
	In kwartaal III van 2018 ligt er een onderwijshuisvestingsplan voor aan de raad. In kwartaal I van 2018 is de verwachting dat de onderzoeken gereed zijn en de raad hierover verslag doen.					
17PB058	Wethouder Knuiman:	7-11-2017	wethouder Knuiman	TEAM-WVM	Overig:	31-5-2018
	Eén keer in het half jaar wordt de raad geïnformeerd over de voortgang van het project Laaggeletterdheid.					
	Wethouder Knuiman:	7-11-2017	wethouder			

17PB059	De punten uit het amendement Sociaal Domein (innovatie, transformatie) worden meegenomen in het inkoopproces. De wethouder zegt toe hier verslag van te doen.		Knuiman	TEAM-WVM	Overig:	1-4-2018
17PB060	Wethouder Goossen:	7-11-2017	wethouder Goossen	TEAM-WVM	Brief, kennisgeving of memo met antwoord volgt	1-1-2018
	De vragen van de PvdA m.b.t. de vrijwilligersverzekering worden schriftelijk beantwoord.					
17PB061	Burgemeester De Lange:	7-11-2017	Burgemeester	TEAM-WVM	Overig:	1-1-2018
	Conform nieuwe wetgeving gaat jaarlijks een verslag gemaakt worden m.b.t. privacy, dat naar de raad gezonden gaat worden.					
17PB062	Wethouder van Groningen zegt toe dat hij de initiatiefnemer zal adviseren om in overleg met de omwonenden te gaan.	28-11-2017	weth. van Groningen	TEAM-RWZ	Overig:	23-1-2018
17PB063	Wethouder van Groningen zegt toe dat bij de uitvoering er gelet zal worden op de beelden en de bomen.	28-11-2017	weth. van Groningen	TEAM-RWZ	Overig:	23-1-2018
17PB065	Wethouder Spaargaren zegt toe aan dhr. Van Nispen (LA) te onderzoeken of een scenario met bevolkingsgroei mogelijk is, m.b.t. het BP Supermarkten Centrum.	9-1-2018	weth. Spaargaren	TEAM-RWZ		13-2-2018
17PB066	Wethouder Spaargaren zegt toe aan dhr. Arends (LA) de overwegingen van het college om te komen tot het voorstel beter in het voorstel te verwoorden.	9-1-2018	weth. Spaargaren	TEAM-RWZ		13-2-2018
17PB067	Wethouder Van Groningen zegt toe de wensen vanuit het overleg van de Commissie Oversteek Rijksweg te achterhalen en inzichtelijk te maken voor de gemeenteraad	9-1-2018	weth. van Groningen	TEAM-RWZ		13-2-2018

17PB068	Wethouder Van Groningen zegt toe in de bijlage 'Voorwaarden opstalovereenkomst' de laatste bullit ('onderhoud gebouw') te vervangen door de afspraak voor korting. Het raadsvoorstel zelf hoeft dus niet aangepast te worden.	9-1-2018	weth. van Groningen	TEAM-RWZ		13-2-2018
17PB069	Burgemeester De Lange zegt toe in een memo terug te komen op de vraag van Pro Duiven over het handhavingsbeleid t.a.v. de parkeervoorziening aan de Oostsingel.	20-12-2017	Burgemeester	Team ATH		23-1-2018
17PB070	Wethouder Van Groningen zegt toe na te gaan van welk bedrag Europees is toegekend inzake het project doortrekking A15.	9-1-2018	weth. van Groningen	TEAM-RWZ		13-2-2018
17PB071						
17PB072						
17PB073						
17PB074						
17PB075						
17PB076						
17PB077						
17PB078						
17PB079						
17PB080						
17PB081						
17PB082						
17PB083						
17PB084						
17PB085						

Bijgewerkt op 3 januari 2018					
Nummer	Onderwerp afspraak/toezegging	Datum afgehandeld	Portefeuille	Afd/Team	Wijze van afhandeling
17PB064	Wethouder Knuiman zegt toe dat er ook van Scalabor rapportages zullen komen.	6-12-2017	Wethouder Knuiman	Team WVM	
17PB044	Wethouder Spaargaren zegt toe de vragen van de PvdA mbt de Vliegroutes Lelystad Airport middels een kennisgeving te beantwoorden.	10-10-2017	wethouder Spaargaren	TEAM-WVM	24 nov.17: memo 17int01805 verzonden
17PB050	Weth. Van Groningen zegt toe de vraag van dhr. Kitzen m.b.t. de kavel aan de Rijksweg schriftelijk te beantwoorden.	14-11-2017	wethouder van Groningen	TEAM-RWZ	Beantwoording per email d.d. 10 november 2017
17PB021	Wethouder Knuiman heeft op de vraag van mevrouw Snaas gezegd na te gaan wat de uitkomst is van de bijeenkomst van het Burgerkrachtcollectief over Kansen voor Pleegzorg (ingekomen stuk lijst A nrs. 3.2 t/m 3.2c).	8-11-2017	wethouder Knuiman	AFD-BEL	Afgehandeld met memo 17int01814 d.d. 8 november 2017
17PB023	wethouder Van Groningen heeft toegezegd dat met Woningbouwvereniging Vivare prestatieafspraken worden gemaakt.	8-5-2017	wethouder van Groningen	TEAM-RWZ	Kennisgeving 17int02248 d.d. 19 december verzonden.
17PB024	De wethouder zegt toe dat er uitsluitsel komt over de parkeerplaats aan de Oostsingel of dit gaat om openbare of privé ruimte				
17PB025	wethouder Goossens zegt toe dat hij de raad informeert over de stand van zaken rondom de schietvereniging				

Aanmeldingen 'Over-en-weer' 23 januari 2018

- Burgerspreekrecht
- Mededelingen
- Bespreking Lijst met toezeggingen
- Bespreking Lijst ingekomen stukken
- Vragen raadsleden en raadsleden

CDA:

- het uitvoeringsprogramma woningbouw staat nog niet gepland voor de komende cyclus. Dat betekent dat er geen ronde tafel/debat en besluitvorming kan plaatsvinden in deze collegeperiode. Klopt dat en zo ja, wat is de reden van deze vertraging?
- zijn al de gemeentelijke stemlocaties op 21 maart toegankelijk voor mensen met een lichamelijke beperking?

* ZFA3D32CB4

Δ *

RAADSVORSTEL

Onderwerp : Lijst met ingekomen stukken raad 23 januari 2018.

Zaak- & documentnr. : Z/17/031576

Opsteller : E.M.A. van Raaij

Portefeuillehouder :

Team : Griffie

Telefoonnr. (088) 695 3024

Beslispunten

1. In te stemmen met de lijst van ingekomen stukken.
2. De op bijlage A vermelde ingekomen stukken voor kennisgeving aan te nemen.
3. De op bijlage B vermelde stukken te besluiten conform de adviezen onder 'ter overweging en eventueel ter bespreking'.

Bijlagen

1. Overzicht ingekomen stukken lijst A - voor kennis aan te nemen - 201347274
2. Overzicht ingekomen stukken lijst B - ter overweging en eventueel ter bespreking - 201347275

RAADSBESLUIT

De raad besluit

1. In te stemmen met de lijst van ingekomen stukken.
2. De op bijlage A vermelde ingekomen stukken voor kennisgeving aan te nemen.
3. De op bijlage B vermelde stukken te besluiten conform de adviezen onder 'ter overweging en eventueel ter bespreking'.

23 januari 2018,

de interim-griffier,

de voorzitter,

Overzicht van ingekomen stukken lijst A - 201347274
Ter bespreking in het 'over en weer' van 23 januari 2018
Ter vaststelling in het 'technisch blok' van de Raadsvergadering van 23 januari 2018

Nr.	Ontvangen op	Afzender	Onderwerp	Nadere informatie
-----	--------------	----------	-----------	-------------------

1. BESTUUR

1.	Diverse data	VNG	Diverse ledenbrieven over uiteenlopende onderwerpen	De VNG stuurt regelmatig ledenbrieven rond over uiteenlopende onderwerpen. Voor zover nodig betreft het college van B&W dit bij de voorbereiding van het beleid en komt hier eventueel op terug.
2.	7 dec. 2017	Q-Support	Beweegprogramma Stg. Q-Support	Stg. Q-Support brengt hun beweegprogramma onder uw aandacht
3.	14 dec. 2017	B. Hoek	Brief over Schriftelijke vragen overlast mosquito's	Dhr. Hoek brengt problemen rondom het gebruik van mosquito's onder de aandacht.
4.	21 dec. 2017	Klokkenluiders Nederland	Brief over de macht van de tabaksindustrie	Klokkenluiders Nederland brengt de wetgeving rondom rookoverlast onder de aandacht.
5.	8 jan. 2018	Kenniscentrum MEE	Gemeenteraadsverkiezingen	Tips voor een inclusief stemproces.

2. FYSIEK

1.	Diverse data	VNG	Diverse ledenbrieven over uiteenlopende onderwerpen	De VNG stuurt regelmatig ledenbrieven rond over uiteenlopende onderwerpen. Voor zover nodig betreft het college van B&W dit bij de voorbereiding van het beleid en komt hier eventueel op terug.
2.	28 dec. 2017	Dhr. Pullen	Verplaatsing lantaarn Elzendreef 18	De heer Pullen vraagt aandacht voor de situatie die is ontstaan na verplaatsing van lantaarnpaal 00577 aan de Elzendreef.
3.				
4.				

3. SOCIAAL

1.	Diverse data	VNG	Diverse ledenbrieven over uiteenlopende onderwerpen	De VNG stuurt regelmatig ledenbrieven rond over uiteenlopende onderwerpen. Voor zover nodig betreft het college van B&W dit bij de voorbereiding van het beleid en komt hier eventueel op terug.
2.	15 dec. 2017	Per Saldo	Tienpuntenplan pgb	Per Saldo presenteert het Tienpuntenplan voor het pgb.
3.				
4.				

Overzicht van ingekomen stukken lijst A - 201347274
 Ter bespreking in het 'over en weer' van 23 januari 2018
 Ter vaststelling in het 'technisch blok' van de Raadsvergadering van 23 januari 2018

Nr.	Ontvangen op	Afzender	Onderwerp	Nadere informatie
-----	--------------	----------	-----------	-------------------

Van: VNG <vng=vng.nl@mail73.wdc01.mcdlv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: maandag 18 december 2017 16:15
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/080 - Uitwerking akkoord Reparatie FLO-overgangsrecht voor brandweerpersoneel
Categorieën: Elke; Raad 23 jan

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief Uitwerking akkoord Reparatie FLO-overgangsrecht voor brandweerpersoneel

18 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

Per 1 januari 2018 treedt het FLO-overgangsrecht 2018 in werking, als gevolg van het in 2017 gesloten Reparatie akkoord FLO-overgangsrecht voor het brandweerpersoneel. In deze ledenbrief treft u een nieuw hoofdstuk 9f een aantal wijzigingen aan van de CAR UWV. Deze wijzigingen treden met ingang van 1 januari 2018 in werking.

Downloaden

- [Ledenbrief:Uitwerking akkoord Reparatie FLO-overgangsrecht voor brandweerpersoneel](#)

Bijlagen

- [CAR teksten](#)

- [Overgang FLO-overgangsrecht naar nieuw FLO voor actieve medewerkers met 20 dienstjaren of meer op 1-1-2006](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).



Voor vragen: mail naar info@vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: VNG <vng=vng.nl@mail73.wdc01.mcdlv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: dinsdag 19 december 2017 11:30
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/082 - VNG Agenda 2018

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief VNG Agenda 2018

19 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

Hierbij bieden wij u de VNG Agenda 2018 aan. De VNG Agenda 2018 is de jaarlijkse uitwerking van de door u in 2015 vastgestelde verenigingsstrategie Gemeenten 2020. De belangrijkste ambitie voor de vereniging in deze strategie is: werken aan een krachtige lokale overheid door het versterken en vitaliseren van de lokale democratie. Naast de hoofdthema's is er in onze Agenda 2018 ruimte gemaakt voor specifieke onderwerpen die in 2018 gaan spelen.

Downloaden

- [Ledenbrief: VNG Agenda 2018](#)
- [Bijlage: VNG Agenda 2018](#)

De VNG stuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).

Voor vragen: mail naar info@vng.nl



Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

's-Hertogenbosch, 7 december 2017

■

Geachte heer, mevrouw,

Stichting Q-support is door het ministerie van VWS in het leven geroepen om voor de duur van vijf jaar Q-koortspatiënten te adviseren en te begeleiden en om onderzoek te initiëren. Voor patiënten met Q-koorts uit uw gemeente wil ik een beroep op u doen.

Q-support heeft patiënten breed begeleid. Individuele begeleiding op alle leefgebieden, groepstrainingen op het gebied van werk en inkomen en leren omgaan met een beperking, te veel om op te noemen. Met de afronding van de stichting voor de boeg constateren we dat we weliswaar veel hebben betekend voor Q-koortspatiënten, maar dat de patiënt niet beter is en dat er met name vanuit de gemeenten nog veel support nodig is.

Q-support heeft geïnvesteerd in het bewegen op maat. Patiënten die lijden aan de gevolgen van Q-koorts hebben vaak spier – en gewrichtsklachten. Helaas is de ziekte (nog) niet opgenomen in de lijst van chronische ziekten omdat het een jonge en onbekende aandoening is. Naar verwachting zal dit pas gerealiseerd kunnen worden per 2020. Q-support zal dit op de politieke en bestuurlijke agenda zetten maar voor dit moment is de patiënt daar niet mee geholpen. Voor de helderheid: patiënten kunnen zich voor het beweegprogramma ook niet aanvullend verzekeren. Om die reden doen we een beroep op u.

Q-support heeft honderden patiënten door het hele land de gelegenheid geboden om een beweegprogramma te volgen onder begeleiding van een fysiotherapeut in de eigen gemeente. Het is een belangrijk en zeer gewaardeerd programma-onderdeel geworden binnen de stichting. Belangrijk omdat Q-koortspatiënten om voornoemde redenen niet zomaar professionele begeleiding kunnen krijgen. Maar vooral belangrijk omdat bewegen en het leren aanvoelen van grenzen samen met lotgenoten als zeer waardevol en helpend is ervaren. Begeleiding door een fysiotherapeut met kennis van de ziekte is hierbij essentieel. Q-support heeft inmiddels een netwerk van meer dan 60 fysiotherapiepraktijken door het hele land opgebouwd.

Wij zetten in op vergoeding van medische fitness voor Q-koortspatiënten in het basispakket maar zover is het nog lang niet. Helaas kunnen wij vanwege de eindigheid van Q-support dit programma niet verder vergoeden en doen om die reden een beroep op u. De Q-koortspatiënt heeft door zijn of haar ziekte meestal niet de middelen om het fysioprogramma zelf te bekostigen en ik spreek de hoop uit dat u bereid bent om dit, bijvoorbeeld uit Wmo-middelen te vergoeden. Het gaat hierbij concreet om een bedrag van € 150,- per 13 weken. Onderzoek heeft aangetoond dat de patiënt minimaal twee maal 13 weken moet trainen om het

■ effectief te laten zijn. Het spreekt voor zich dat wij hopen dat hij of zij ook daarna in de gelegenheid gesteld wordt om dit programma te blijven volgen.

De Q-koortspatiënt is iemand die tussen het wal en het schip valt door de onbekendheid van deze ziekte. Bij monde van premier Rutte is inmiddels toegezegd dat het kabinet verder maatregelen gaat treffen voor deze doelgroep, maar zo ver is het nog niet. Wij hopen dat u bereid bent om in de tussenliggende periode met minimale middelen een inwoner uit uw gemeente te ondersteunen door deelname aan een beweegprogramma te faciliteren.

Wij doen een beroep op u vanwege de bijzondere vraag maar begrijpen dat een en ander ook praktisch uitgevoerd dient te worden. Met verwijzing naar deze brief zal een medewerker van Q-support contact opnemen met uw gemeente.

Wij hopen op een positief bericht van uw zijde maar het spreekt voor zich dat wij ons verzoek toe willen lichten. Peter Raaijmakers, fysiotherapeut en projectleider, eerder wethouder van een gemeente die zwaar getroffen is door de Q-koorts, is bereid om hierover met u in gesprek te gaan. U kunt hem hiervoor benaderen via e-mail: Peterraaijmakers@home.nl of telefonisch 06-50242139.

Hartelijk dank voor uw aandacht en hopelijk kunnen wij rekenen op uw medewerking voor deze verborgen groep mensen die uw ondersteuning echt nodig heeft.

Met vriendelijke groet,



Annemieke de Groot,
directeur van Q-support

Geachte griffie,

Wilt u dit bericht doorsturen aan de raadsleden? In de afgelopen jaren is er weinig veranderd helaas.

het gaat om dit interview:

Device used to stop dogs from barking causing pain for Oklahoma teens

<http://kfor.com/2017/11/25/device-used-to-stop-dogs-from-barking-causing-pain-for-oklahoma-teens/>

<https://www.scotrail.co.uk/about-scotrail/news/scotrail-bans-use-mosquito-anti-loitering-devices>

Onze ervaring is dat mensen hooguit dit soort klachten bij de politie melden.

Dit probleem kan pas serieus worden genomen als hier onderzoek naar gedaan wordt. De klachten zijn vrijwel altijd: Oorpijn, hoofdpijn en oorsuizingen. Omdat dit niet bewezen kan worden heeft de EU besloten om door te gaan met de verkoop. Bij medicijnen heb je een lijst met bijwerkingen. Bij deze toestellen zou een waarschuwing moeten staan.

VVD is van mening als je hinder hebt van dit toestel: In gesprek met je burens gaan en hun overtuigen dat jij er heel veel last van hebt. De VVD wil geen regels op dit gebied. Dat betekent dat als je burens het systeem blijven gebruiken dit probleem ook blijft.

Met vriendelijke groet,

Hoek

www.pieptonen.nl



**Partij voor
de Dieren**

Gemeenteraadsfractie Rotterdam



GROENLINKS

Schriftelijke vragen aan het college van burgemeester en wethouders

Betreft: Overlast tegen overlast door mosquito's

Rotterdam, 26 april 2017

Geacht college,

Op de website van het Algemeen Dagblad¹ hebben de gemeenteraadsfracties van de Partij voor de Dieren, GroenLinks en de SP onlangs vernomen dat het gebruik van drie mosquito's op het Ambachtsplein in Zevenkamp met een halfjaar is verlengd. Mosquito's zijn apparaten die ultrasone en hoogfrequente geluiden uitzenden die jongeren tot ongeveer 25 jaar oud kunnen horen. Plaatsing van mosquito's in de openbare ruimte moet ertoe leiden dat jongeren zich niet meer ophouden op plaatsen waar mosquito's hun geluid uitzenden.

1. Welke motivering ligt ten grondslag aan het besluit het gebruik van de mosquito's op het Ambachtsplein te verlengen?

2. Welke instanties of personen zijn geraadpleegd tijdens de totstandkoming van het besluit?

Wij maken ons zorgen over de negatieve gezondheidseffecten van hen die worden blootgesteld aan ultrasone en hoogfrequente geluiden. Het kan leiden tot oorpijn, hoofdpijn en oorsuizen.

3. Welke rol heeft kennis over de negatieve gezondheidseffecten gespeeld in de totstandkoming van het besluit tot verlenging van het gebruik van mosquito's op het Ambachtsplein?

Het besluit tot plaatsing van de mosquito's is genomen door de burgemeester, krachtens het 'Plaatsingsbesluit mosquito's april 2017'². In het plaatsingsbesluit wordt gesteld dat het gebruik van mosquito's op het Ambachtsplein evenredig is aan het doel, namelijk het terugdringen van overlast door hangjeugd. Overlast veroorzaakt door mosquito's blijkt niet zwaarwegend genoeg om het gebruik te beteugelen; het doel heiligt de middelen. Ook wordt gesteld dat het gebruik van mosquito's onderdeel vormt van een breder pakket aan repressieve en preventieve maatregelen, maar dat de overlast van hangjeugd is gebleven. Dit maakt de weg vrij voor het gebruik van mosquito's als laatste redmiddel (principe van subsidiariteit).

4. Waarom heeft het college het besluit 'Plaatsingsbesluit mosquito's april 2017' niet gedeeld met de Raad?

5. Waarom vindt het college het gebruik van de mosquito's op het Ambachtsplein evenredig met het doel?

1 <http://www.ad.nl/rotterdam/mosquito-s-langer-op-ambachtsplein~a4e27984/>

2 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2017-60201.html>

6. Welke repressieve en preventieve maatregelen worden genomen om overlast veroorzaakt door hangjeugd terug te dringen?

7. Waarom beschouwt het college het gebruik van de mosquito's op het Ambachtsplein als laatste redmiddel (principe van subsidiariteit)?

Inmiddels zijn de mosquito's op het Ambachtsplein al drie jaar in gebruik. Dit betekent dat het gebruik van mosquito's op het Ambachtsplein doorlopend wordt verlengd.

8. Heeft het college het idee dat de mosquito's doen waarvoor ze zijn geplaatst, namelijk het terugdringen van overlast door hangjeugd? Indien ja, waaruit blijkt dit? Indien nee, waarom wordt het gebruik van de mosquito's met steeds weer een halfjaar verlengd?

9. Wanneer stelt het college dat het gebruik van mosquito's niet (meer) volstaat als overlastbeperkende maatregel, gezien de blijvende aanwezigheid van hangjeugd?

Overlast, en daarmee gevoelens van onveiligheid en onbehagen, moeten we serieus nemen. Maar ervaring van overlast is wel degelijk een subjectieve beleving en kan niet zonder meer worden gekwantificeerd waar vervolgens passende maatregelen voor worden opgetuigd, zoals bijvoorbeeld het gebruik van mosquito's. Ongetwijfeld onderdrukt het overlast, maar het neemt de oorzaken van overlast niet weg.

10. Door wie wordt overlast ervaren? En is het voor het college duidelijk op welke manier overlast wordt ervaren?

11. Heeft de gemeente reeds getracht een dialoog te faciliteren tussen hen die overlast ervaren enerzijds en de jongeren op het Ambachtsplein anderzijds? Indien nee, waarom niet? Indien nee, is het college bereid dit alsnog te doen? Indien ja, wat is hier uit voortgekomen?

In April 2014 stelde GroenLinks reeds schriftelijke vragen over zogenoemde kattenverjagers, die net als mosquito's ultrasone en hoogfrequente geluiden uitzenden. Over de geschiktheid van kattenverjagers in handen van particulieren stelt het college in haar beantwoording (kenmerk 14bb2461) dat zij bij deskundigen en betrokkenen zal inventariseren welke problemen en klachten zich voordoen bij hen die worden blootgesteld aan de geluiden. Voorts stelt zij dat de uitkomsten van de inventarisatie een rol zullen spelen bij de totstandkoming van de Nota dierenwelzijn.

12. Heeft de inventarisatie reeds plaatsgevonden? Indien nee, waarom niet? Indien ja, wat zijn de uitkomsten van de inventarisatie? Indien ja, kunnen de uitkomsten worden geëxtrapoleerd naar het gebruik van mosquito's, voor wat betreft problemen en klachten?

13. Geven de uitkomsten van de inventarisatie aanleiding om het gebruik van zowel kattenverjagers als mosquito's te beperken? Indien nee, waarom niet?

Wij zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Jeroen van der Lee

Judith Bokhove

Leo de Kleijn

Van: Postbus DIV
Verzonden: donderdag 21 december 2017 16:56
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: FW: Waar rook is: de macht van de tabaksindustrie

Categorieën: Gezien/behandeld; Raad 23 jan; Elke

Van: Klokkenluiders [<mailto:postafmeldensht035@gmail.com>]
Verzonden: donderdag 21 december 2017 12:32
Onderwerp: Waar rook is: de macht van de tabaksindustrie

Geachte heer/mevrouw,

Klokkenluiders heeft reacties gehad van raadsleden naar aanleiding van de uitzending beerput Nederland. Dank daarvoor. Zonder medewerking van de griffier was dit niet mogelijk geweest! Wilt u deze bericht ook doorsturen? B.v.d.

Hoe werkt onze wetgeving?

In tv programma Radar Extra kon u zien hoe de wetgeving wordt geschreven. 8 mensen bepalen de NEN-normen voor sigarettenrook. Deze mensen zijn van de tabakslobby. Onze wetgeving wordt dus niet geschreven DOOR onafhankelijke mensen. Wist u dat de houtkachelloobby zelfs diepgaande gesprekken heeft met onze ministerie van Milieu & Infrastructuur? Op het lobbyregister van zie je géén houtkachelandelaren staan van de tweede kamer. Hierbij worden we dus misleidt!

Vrijwel alle gemeenten zeggen dat zij bij rookoverlast niet kunnen handhaven. Hoe zou dat toch kunnen?

Niet de politiek regeert maar de bedrijven en lobbyisten! Dat heeft u ook duidelijk kunnen zien in het tv programma van Radar Extra.

Wilt u graag misstanden doorgeven? Kijk eens op Meldpunt Corrupte Overheid op Facebook. Het is belangrijk dat u meldingen doet zodat het onrecht en leugens naar boven komt.

Het gevaar bestaat dat u uw baan verliest. Maar waar zet u uw vertrouwen in? Meld het op dijktol@gmail.com Dank voor de moedige klokkenluiders die al zaken naar boven hebben gebracht.

Tip: Klokkenluiders: U kunt wellicht misstanden ook melden aan de lokale raadsleden. U kunt daar post in het postvakje neerleggen. Laat dit iemand doen die niets met u te maken heeft. Zodat de pakkans klein blijft. De klokkenluiders worden in Nederland helaas nog niet goed beschermd.

<https://radar.avrotros.nl/uitzendingen/documentaires/waar-rook-is-de-macht-van-de-tabaksindustrie/videos/>

<https://www.longkankernederland.nl/vragen/stoken-op-geimpregneerd-hout/>

Aan de buitenkant kunnen mensen de misstanden mooi binnen boord houden. Maar de vuile was moet naar buiten worden geworpen. Opdat het schoon wordt van binnen.

Met vriendelijke groet,

Klokkenluiders Nederland
Kiryat-onoplein 1
9203 KS Drachten.



Virusvrij. www.avast.com

Van: MEE <communicatie@meesamen.nl>
Verzonden: maandag 8 januari 2018 14:36
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Gemeenteraadsverkiezingen: 3 tips voor een inclusief stemproces

meedoen mogelijk maken



Volg ons op LinkedIn 

Is deze mailing niet goed leesbaar?
Bekijk dan de [online versie](#)

KENNISCENTRUM MEE

MEER: BLOG > LINKEDIN >

Gemeenteraadsverkiezingen 2018 - 3 tips voor een inclusief stemproces

Geachte griffie,
Wilt u dit schrijven voorleggen aan de fracties en/of het hoofdstembureau?

Deelname aan politiek en het openbare leven is één van de 8 kernthema's van het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking dat in 2016 in Nederland geratificeerd werd. In Nederland* wonen minimaal 74.000 (naar schatting oplopend tot 336.000) mensen met een licht verstandelijke beperking (IQ 50 – 70) en nog eens 2,2 miljoen zwakbegaafden (IQ 70- 85). Daarnaast hebben naar schatting 168.000 mensen een Autisme Spectrum Stoornis. Tel daar een percentage niet-aangeboren hersenletsel bij op en de groep kiezers met een niet-zichtbare beperking is omvangrijk.

Op woensdag 21 maart 2018 zijn er weer gemeenteraadsverkiezingen. Alle Nederlanders vanaf 18 jaar mogen dan stemmen. Ook mensen met een beperking. Tijdens een Landelijke Kiezersdag op 11 februari 2017 spraken alle tien aanwezige politieke partijen zich al unaniem uit voor hulp in het stembokje (SP, GroenLinks, VVD, PvdA, CDA, D66, CU, PvdD, SGP en 50Plus). Wat kunnen lokale overheden en betrokken partijen voor de aankomende verkiezingen doen om een inclusief stemproces te bevorderen?



1. Organiseer lokale workshops over stemmen

MEE kan (i.s.m. ProDemos) in opdracht van en in samenwerking met de gemeente en/of lokale partijen plaatselijk workshops organiseren waarin o.a. op een toegankelijke manier uitleg wordt gegeven over de verkiezingen, waarom het belangrijk is om te stemmen, hoe je de partij kiest die bij je past en hoe je kunt stemmen. [Workshop organiseren in uw gemeente >](#)

2. Toets de begrijpelijkheid van verkiezingsprogramma's

Ervaringsdeskundigen van MEE kunnen in opdracht van de gemeente en/of lokale politieke partijen kijken of de uitingen van verkiezingsprogramma's en het stemproces toegankelijk en begrijpelijk zijn voor mensen met een beperking. [Bekijk hier alvast uitleg over de verkiezingen en stemmen in begrijpelijke taal >](#)

3. Train stembureaumedewerkers, politici en raadsleden

Op 21 maart zullen veel mensen de weg naar het stembureau weten te vinden. En in de aanloop daarnaartoe vinden verschillende contact- en ontmoetingsmomenten plaats met potentiële kiezers. Onder hen bevinden zich zonder twijfel ook mensen met een niet-zichtbare beperking. Zij zijn verbaal vaak goed onderlegd, waardoor de beperking niet direct opvalt. Voor u vanzelfsprekende communicatie en omgang kan daardoor niet het gewenste effect of juist een averechts effect hebben. MEE kan stembureaumedewerkers, politici en raadsleden in de aanloop naar de verkiezingen trainen. [Bekijk training in februari \(open inschrijving\) >](#)

* VGN, feiten en cijfers (verkregen op 15-11-2017 via www.vgn.nl/feitenencijfers). Aangevuld met prevalentiecijfers van MEE gebaseerd op gegevens van o.a. benchmark MEE, CBS, SCP, Gezondheidsraad, Trimbos instituut en RIVM.

MEE streeft naar een samenleving waarin iedereen naar vermogen mee kan doen, een inclusieve samenleving. Daarom willen we er, samen met onze partners, alles aan doen om meedoen mogelijk te maken. Door anderen daarbij te ondersteunen en onze kennis te delen, bereiken we samen meer.

— U ONTVANGT DEZE MAILING ALS RELATIE VAN MEE.
AAN- OF AFMELDEN? [STUUR E-MAIL](#) | [WEBSITE MEE](#) | [CONTACT](#) —

U ontvangt deze e-mail op het volgende adres: griffie@duiven.nl

Van: VNG <vng=vng.nl@mail67.sea21.rsgsv.net> namens VNG
<vng@vng.nl>
Verzonden: woensdag 13 december 2017 13:50
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/077 -Inwerkingtreding Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief Inwerkingtreding Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen

13 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

De Rijksoverheid streeft ernaar alle regels op het gebied van brandveiligheid landelijk te uniformeren. Voor bouwwerken is dat sinds 1 april 2012 geregeld in het Bouwbesluit 2012.

Met ingang van 1 januari 2018 gelden er ook landelijke regels voor de brandveiligheid van 'overige plaatsen'. Het Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen treedt dan in werking. Het gaat hierbij om 'niet-bouwwerken', zoals tenten op evenemententerreinen, tribunes en varende objecten. Nu hebben gemeenten deze onderwerpen geregeld in hun brandbeveiligingsverordening. Deze verordening komt per 1 januari 2018 (grotendeels) te vervallen.

In veel gevallen zal de brandbeveiligingsverordening dan ook ingetrokken kunnen worden, en kan de eventuele bevoegdheid een bestuurlijke boete op te leggen wegens overtreding van de regels, gesteld krachtens artikel 3 van de Wet veiligheidsregio's, in de Algemene plaatselijke verordening (hierna: APV) ondergebracht worden. Verder verdient het aanbeveling de gegevens die moeten overgelegd bij de gebruiksmelding brandveiligheid ook te eisen bij de evenementenvergunning in de APV. Het besluit heeft ook gevolgen voor de Legesverordening en de Bouwverordening. In de bijlagen bij de ledenbrief hebben wij hiervoor een model wijzigingsbesluit opgenomen.

Downloaden

- [Ledenbrief: Inwerkingtreding Besluit brandveilig gebruik en basishulpverlening overige plaatsen](#)
- [Bijlage: Beknopte uitleg Besluit](#)
- [Bijlage: Was-wordt-tabel met artikelsgewijze toelichting](#)
- [Bijlage: Model Raadsbesluit intrekking Brandbeveiligingsverordening en wijziging - Word 2.0-format \(GVOP/DROP\)](#)
- [Bijlage: Geconsolideerde tekstgedeelten van model-APV, Model Verordening leges en Model Bouwverordening met wijzigingen bijgehouden](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).



Voor vragen: mail naar info@vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: VNG <vng=vng.nl@mail213.atl101.mcdlv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: donderdag 21 december 2017 12:44
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/083 - Bodem en ondergrond
Categorieën: Gezien/behandeld; Raad 23 jan; Elke

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief Bodem en ondergrond

21 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van gemeenten op het beleidsterrein bodem en ondergrond gaan veranderen. Dit heeft te maken met de invoering van de Omgevingswet, de Rijksstructuurvisie Ondergrond en het adviesrecht van gemeenten in de Mijnbouwwet. In de ledenbrief leest u er meer over.

Downloaden

- [Ledenbrief: Bodem en ondergrond](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).

Voor vragen: mail naar info@vng.nl

vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: Postbus DIV
Verzonden: donderdag 28 december 2017 9:22
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: FW: verplaatsing lantaarn 00577 Elzendreef 18

Urgentie: Hoog

Categorieën: Gezien/behandeld; Raad 23 jan; Elke

Kan op de ingekomen stukken lijst ter kennis name. Graag de afzender mailen hoe er met deze brief wordt omgegaan. Afschrift naar de organisatie. Als het niet duidelijk is bel gerust ☺

Ingeboekt onder zaak Z/17/031891

Van: Rob Pullen [<mailto:rob@pc-consultancy.nl>]
Verzonden: woensdag 27 december 2017 19:14
Aan: Postbus DIV
CC: njf.pullen@gmail.com
Onderwerp: RE: verplaatsing lantaarn 00577 Elzendreef 18
Urgentie: Hoog

Ter attentie van de gemeenteraad (graag deze mail aan hen doorsturen).

Beste gemeenteraad,

Ondergenoemde lantaarnpaal is al zo'n anderhalve maand defect, en op 17 november verplaatst vanuit de tuin van Elzendreef nummer 18 naar het gemeenschappelijke pad er naast. Daarbij is niet de lamp getest en dus ook niet destarter c.q. lamp vervangen. Tot op heden nog steeds een donker pad.

Willen jullie deze na een derde mail, nu eens eindelijk laten repareren?
Ook zou ik graag alsnog de paal verplaatst willen hebben zoals eerder aangegeven.

Van mijn burens op nummer 18 vernam ik dat er een ambtenaar bij hen aan de deur is geweest naar aanleiding van mijn bezwaar in onderste mail.
Bij mij is tot op heden echter niemand geweest, laat staan dat ik een ontvangstbevestiging dan wel een kennisgeving van in behandeling heb ontvangen.

Het is een kwalijke zaak dat ik van mijn burens moet vernemen dat er "iemand is langs geweest" en de gemeente doet derhalve niet adequaat haar werk waarvoor zij wordt betaald.

Graag actie op onderstaand verzoek/bezwaar.

Rob Pullen
Elzendreef 20
Duiven.

Van: Rob Pullen [<mailto:rob@pc-consultancy.nl>]
Verzonden: woensdag 29 november 2017 11:34
Aan: gemeente@duiven.nl
Onderwerp: RE: verplaatsing lantaarn 00577 Elzendreef 18

Beste Gemeente,

Tot op heden heb ik geen reactie ontvangen over onderstaande klacht.

Hierbij verzoek ik u nogmaals om mijn klacht in behandeling te nemen en mij over de voortgang hiervan te informeren.

Op de eerste plaats staat de lantaarnpaal niet op de juiste (optimale) plek en blijft een deel van het zeer donkere pad onverlicht, en op de tweede plaats was de lamp defect voordat deze werd verplaatst. Deze had al een poosje moeite met opstarten. (waarschijnlijk de starter defect).

Gezien er vandaag ook weer werkzaamheden aan lantaarns zijn, is het wellicht mogelijk om dit direct kort te sluiten en alsnog de paal op de voorgestelde plaats te laten zetten?

Met vriendelijke groet,
Rob Pullen

Van: Rob Pullen [<mailto:rob@pc-consultancy.nl>]
Verzonden: vrijdag 17 november 2017 16:01
Aan: gemeente@duiven.nl
Onderwerp: verplaatsing lantaarn 00577 Elzendreef 18

Beste medewerker van gemeente Duiven,

Vandaag, vrijdag 17 november in de middag is een lantaarnpaal verplaatst vanaf het kavel Elzendreef 18 naar het voetpad net buiten hun tuin.

Wij zelf wonen op nummer 20.

De lantaarnpaal schijnt nu nog verder onze slaapkamer in dan voorheen (foto 1 en 2).

Van de buurvrouw vernam ik dat er een brief zou komen waarin dit voornemen zou worden uitgelegd. Zowel op nummer 18 als 20 is geen kennisgeving gekomen en zijn wij niet betrokken geweest hier in.

De gekozen plaats zijn wij beiden het niet mee eens.

Liever hadden wij de paal in gezamenlijk overleg willen plaatsen aan de andere zijde van het pad, precies op de afscheiding van mijn schutting en heg. Op deze plek wordt het pad ook beter verlicht, ook om de hoek, wat een erg donker gat is.

Hiervan heb ik foto 3 en 4 toegevoegd.

De medewerkers van BAM heb ik wel gevraagd of zij hem op de gewenste plek wilden plaatsen maar dat mogen zij niet. Zij voeren slechts uit. Dat is begrijpelijk.

Hierbij maak ik bezwaar tegen het plaatsen van de lantaarnpaal op de plaats waar deze nu is gezet, en verzoek om deze alsnog op de aangegeven plaats te laten zetten (foto 3 en 4).

Met vriendelijke groet,
Familie Pullen
Elzendreef 20,
6921 HP Duiven.

Van: VNG <vng=vng.nl@mail62.sea21.rsgsv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: woensdag 13 december 2017 13:28
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/078 -VNG Model Subsidieregeling kinderopvang

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Model Subsidieregeling kinderopvang

13 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

De Wet harmonisatie kinderopvang en peuterspeelzaalwerk treedt op 1 januari 2018 in werking. De bestuurlijke afspraken tussen het ministerie en de VNG hebben tot gevolg dat de gemeente, naast de verantwoordelijkheid voor het aanbod voor peuters met een VVE-indicatie, tevens verantwoordelijk is voor een aanbod opvang voor peuters waarvan de ouders niet in aanmerking komen voor de kinderopvangtoeslag. De gemeente heeft de keuze tussen inkoop of het subsidiëren van het aanbod bij de kinderopvangorganisaties. De VNG heeft voor gemeente die kiezen voor subsidiëring een Model Subsidieregeling kinderopvang beschikbaar.

Downloaden

- [Ledenbrief: VNG Model Subsidieregeling kinderopvang](#)
- [Bijlage: Model Subsidieregeling kinderopvang](#)
- [Bijlage: Implementatiehandleiding Model Subsidieregeling kinderopvang](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).



Voor vragen: mail naar info@vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: VNG <vng=vng.nl@mail116.sea31.mcsv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: vrijdag 15 december 2017 14:23
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/079 - Continuïteit jeugdbescherming en jeugdreclassering

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief Continuïteit jeugdbescherming en jeugdreclassering

15 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

Hierbij informeer ik u over het VNG-advies 'Continuïteit jeugdbescherming en jeugdreclassering' dat in de bijlage is toegevoegd. Dit is een advies ten behoeve van de inkoop van jeugdbescherming en jeugdreclassering, met een uitwerking van het instrument subsidie voor de inkoop van jeugdbescherming en jeugdreclassering. Daarnaast gaat het advies over het voorkomen van liquiditeitsproblemen van het onderdeel jeugdbescherming en jeugdreclassering.

Ons advies luidt om al vanaf 1 januari 2018 het 'onderhanden werk' te financieren (bevoorschotten), of financiële afspraken te maken over de opbouw van werkkapitaal met gecertificeerde instellingen voor zover daar nog geen sprake van is.

Downloaden

- [Ledenbrief: Continuïteit jeugdbescherming en jeugdreclassering](#)

Bijlagen

- [Notitie 'Duurzame borging van continuïteit in de jeugdbescherming en jeugdreclassering'](#)

- [Wetteksten jeugdbescherming en jeugdreclassering](#)
- [Rapport Rebel Group: Optimale beschikbaarheid van jeugdbescherming en jeugdreclassering](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).



Voor vragen: mail naar info@vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: VNG <vng=vng.nl@mail73.wdc01.mcdlv.net> namens VNG <vng@vng.nl>
Verzonden: maandag 18 december 2017 16:50
Aan: griffie gem. Duiven
Onderwerp: Lbr. 17/081 CvA/LOGA 17/17 - Reparatie derde jaar WW(2)
Categorieën: Raad 23 jan; Elke

[Bekijk deze nieuwsbrief in uw browser](#)



VNG Ledenbrief Reparatie derde jaar WW(2)

18 december 2017

Geachte mevrouw Van Buren-van den Berg,

Deze LOGA-brief betreft de reparatie van het derde jaar WW. Bij de invoering van dit hoofdstuk 10c CAR-UWO middels de LOGA-brief van 20 november 2017 met kenmerk TAZ / 201700897 is gebleken dat de bepalingen in hoofdstuk 10c CAR over de werkingssfeer en de werknemerspremie niet volledig zijn. De artikelen 10c:1 en 10c:7 CAR worden om deze reden aangepast en in deze LOGA-brief besproken. De CAR- wijzigingen staan in de bijlage bij deze brief. De CAR-artikelen treden op 1 januari 2018 in werking tegelijkertijd met hoofdstuk 10c CAR.

Downloaden

- [Ledenbrief: Reparatie derde jaar WW\(2\)](#)

De VNG verstuurt deze e-mail naar alle algemene e-mailadressen van gemeenten voor verspreiding binnen de gemeente. Daarnaast verzendt de VNG deze mail aan alle burgemeesters, wethouders, gemeentesecretarissen en griffiers (op basis van het VNG relatiebeheersysteem).

vng.nl

Voor vragen: mail naar info@vng.nl

Heeft u deze mail op naam ontvangen? Dan kunt u zich afmelden via deze [link](#).

Van: Aline Molenaar <A.Molenaar@pgb.nl>
Verzonden: vrijdag 15 december 2017 12:13
Aan: Aline Molenaar
Onderwerp: Per Saldo - Tienpuntenplan
Bijlagen: Per Saldo - Tienpuntenplan.pdf; Per Saldo - Aanbiedingsbrief
Tienpuntenplan.pdf

Geachte heer, mevrouw,

Vol trots presenteren wij ons tienpuntenplan. Tien punten die het pgb naar een hoger niveau gaan tillen. Tien punten die het voor mensen met een beperking makkelijker maken om de regie over hun eigen leven te nemen. Tien punten waar wij ons als belangenvereniging intensief voor inzetten.

Graag zouden we met u willen samenwerken om het tienpuntenplan te realiseren. We hebben elkaar hard nodig om hier stappen in te zetten. In bijgaande documenten leest u hier meer over.

Wilt u meer weten over het tienpuntenplan, dan kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen. Onze medewerkers komen graag bij u langs om het plan nader toe te lichten. U kunt hiervoor een afspraak maken via het e-mailadres beleid@pgb.nl. Telefonisch kunt u voor nadere informatie contact opnemen met onze receptie via 030-2319555 of met Miranda Bol via 06-10908388. (I.v.m. de kerstvakantie is Per Saldo van 25 december tot en met 1 januari gesloten).

Met vriendelijke groet,

Aline Molenaar

Directeur

a.molenaar@pgb.nl | T 030 78 97 850 |

PerSaldo

Vereniging van mensen met een persoonlijk budget

Bezoekadres Churchilllaan 11, 3527 GV UTRECHT
Postadres Postbus 19161, 3501 DD UTRECHT

Informatie over Per Saldo? Lees [hier](#)



[PerSaldo95](#)



[AlineMolenaarPS](#)



Proclaimer

De informatie verzonden in dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Indien u dit bericht ten onrechte ontvangt, wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken maar de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren en het daarna te verwijderen. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van de in de e-mail ontvangen informatie aan derden is niet toegestaan. Per Saldo staat niet in voor de juiste overbrenging van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst daarvan. Externe e-mail wordt door Per Saldo niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.

Geachte heer, mevrouw,

Vol trots presenteren wij ons tienpuntenplan. Tien punten die het pgb naar een hoger niveau gaan tillen. Tien punten die het voor mensen met een beperking makkelijker maken om de regie over hun eigen leven te nemen. Tien punten waar wij ons als belangenvereniging intensief voor inzetten.

Het verheugt ons dat het pgb volgens het nieuwe regeerakkoord in alle zorgwetten verankerd blijft. Maar daarmee zijn we er nog niet. We willen de misvattingen en vooroordelen over het pgb uit de wereld helpen. Want laten we eerlijk zijn, kan iedereen nu werkelijk kiezen voor de vorm van zorgondersteuning die bij hem of haar past? In veel gevallen niet. Er valt nog een wereld te winnen.

Wij vinden dat de toegang en de flexibiliteit van het pgb te weinig wordt gestimuleerd. Onze missie is om mensen die ondersteuning en zorg nodig hebben te wijzen op hun keuzes. Wij zijn ons ervan bewust dat een pgb niet voor iedereen de juiste oplossing is. Toch vinden wij dat iedereen in alle vrijheid moet kunnen onderzoeken hoe het pgb werkt en of dat ook passend is in hun situatie.

Ook adviseren wij veel meer integraal naar zorg en ondersteuning te kijken. De individuele hulpvraag omvat alle levenssterreinen van mensen zoals werk, onderwijs, vrije tijd, mobiliteit en maatschappelijke participatie. Het kan zowel voor gebruikers van het pgb als hun omgeving veel opleveren. Het is van belang dat alle betrokkenen (van zorgvragers, mantelzorgers en budgethouders tot beleidsmakers en beslissers) zich bewust zijn van de mogelijkheden die het pgb kan bieden om zo zelfstandig mogelijk aan de samenleving deel te nemen.

Graag zouden we met u willen samenwerken om het tienpuntenplan te realiseren. We hebben elkaar hard nodig om hier stappen in te zetten. We willen toch allemaal dat mensen met een beperking volwaardig kunnen meedraaien in onze maatschappij? En dat zij zelf de regie over hun zorg mogen nemen?

Wilt u meer weten over het tienpuntenplan, dan kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen. Onze medewerkers komen graag bij u langs om het plan nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Aline Molenaar

directeur Per Saldo

Zelfbewust kiezen

pgb als een integrale oplossing

Inhoudsopgave

<i>Inleiding</i>	3
<i>Toegang mag niet beperkt worden</i>	4
1. Onafhankelijke maatwerkindicatie met een integrale blik	4
2. Onafhankelijke cliëntondersteuning	4
3. Oneigenlijke budgethouders	5
4. Een goed toegeruste budgethouder of vertegenwoordiger	6
<i>Effectief gebruik</i>	7
5. Uniformiteit in regelgeving voor alle zorgwetten	7
6. Administratieve lastenverlichting en duidelijke regels voor gebruikers en verstrekkers	8
7. Reëel tarief	8
8. Informele zorg	9
9. Eigen regie voor (toekomstige) bewoners van wooninitiatieven	9
<i>Integrale kijk</i>	11
10. Evolutie van het pgb	11
<i>Samen met u</i>	12

Inleiding

Mensen met een beperking hebben het recht zelfstandig aan de samenleving deel te nemen. Net als ieder ander. Dit recht is vastgelegd in het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, dat sinds 14 juli 2016 in Nederland geldt.

Deelnemen aan de samenleving betekent voor iedereen iets anders (zie tabel 1). Voor sommige mensen betekent deelnemen bijvoorbeeld het onderhouden van gelijkwaardige relaties met partners, kinderen en het persoonlijk netwerk. Voor anderen betekent deelnemen een eigen invulling kunnen geven aan de dag.

Eén ding geldt echter voor iedereen: dat er de mogelijkheid moet zijn om de regie in eigen hand te houden. Daarbij is het belangrijk in gedachten te houden dat ieder mens een bepaalde mate van eigen regie heeft en dat dit niet beperkt mag worden tot de definitie: 'zelf alle beslissingen over je leven kunnen nemen en/of anderen aansturen dit voor je te regelen'.

Ook mensen met bijvoorbeeld een meervoudige beperking, die niet goed hun eigen wil kenbaar kunnen maken, moeten wel de mogelijkheid geboden krijgen om hun eigen keuzes te kunnen maken. Hierbij moet zorgvuldig worden gekeken naar wat iemands wil echt is zodat er naar gehandeld kan worden (bijvoorbeeld met behulp van een vertegenwoordiger die kan ondersteunen bij het maken van keuzes en nemen van beslissingen).

Per Saldo vindt het essentieel dat eigen regie en de individuele zorg-/ondersteuningsvraag van de hulpvrager centraal staat. Om dit te realiseren is het noodzakelijk dat de (langdurige) zorg deel uitmaakt van een integrale visie, waarin wonen, werken, onderwijs/ontwikkeling, maatschappelijke ondersteuning, mobiliteit en zorg hand in hand gaan.

Met bovenstaande als uitgangspunt, heeft Per Saldo een meerjarenplan met tien speerpunten ontwikkeld waarbij de individuele, integrale hulpvraag centraal staat. Per Saldo focust zich de komende jaren op deze speerpunten. Hieronder vindt u per speerpunt een algemene uitleg.

Tabel 1

Verschillende betekenissen van deelnemen aan de samenleving zijn onder andere:

- *werken (al dan niet betaald)*
- *vervullen van sociale rollen*
- *zelfontwikkeling*
- *opbouwen en onderhouden van gelijkwaardige relaties met partners, kinderen en het persoonlijk netwerk op basis van vrijheid, zingeving en wederkerigheid*
- *eigen invulling kunnen geven aan de dag en daarbij basale zaken als dag invulling, kiezen met wie je woont, wat je aantrekt en naast wie je aan tafel zit, zelf kan bepalen.*

Toegang mag niet beperkt worden

Eigen regie en eigen verantwoordelijkheid zijn belangrijke uitgangspunten voor ieder mens en elke budgethouder. De toegang en de flexibiliteit van het pgb moet worden gestimuleerd; beperkingen daarin zijn ongewenst. Daarom wil Per Saldo betere waarborgen voor onafhankelijkheid en maatwerk. Zoals we dat voorstellen bij indicatiestelling en cliëntondersteuning. Daarvoor is goede voorlichting en kennis cruciaal.

1. Onafhankelijke maatwerkindicatie met een integrale blik

Wij willen maatwerk voor iedereen; ondersteuning die aansluit bij de hulpvraag. Een belangrijk uitgangspunt uit het verdrag van de rechten van de mens. Dit vraagt om continue aandacht van politiek en maatschappij.

Bij het in kaart brengen van de hulpvraag vormt de persoonlijke situatie van het individu en de beperking die hij/zij en zijn/haar directe omgeving heeft het vertrekpunt. Integraliteit betekent dat de verschillende levensterreinen als zorg/ondersteuning, onderwijs (ontwikkeling van de persoon), wonen, werk, mobiliteit en vrije tijd daarbij in ogenschouw worden genomen. Ook moet er rekening worden gehouden met de ontwikkelmogelijkheden die iemand nog heeft. Dit kan tenslotte vragen om (tijdelijk) meer inzet.

Bij maatwerk gaat het om een indicatie op maat qua zorgsoort en uren. Er is dus geen sprake van vaste categorieën of profielen. Mensen met dezelfde diagnose verschillen van elkaar. Bijvoorbeeld omdat hij in een andere levensfase verkeert of in andere omstandigheden leeft. Daarmee moet rekening worden gehouden bij de indicatie.

Hoe ziet Per Saldo dit in de verschillende wetten

WLZ: CIZ geeft een indicatie op maat af

JW: Het familiegroepsplan is het uitgangspunt. Het vaststellen van de zorg- en ondersteuningsvraag gebeurt altijd door een onafhankelijk iemand. Dus niet door iemand die is gelieerd aan een gecontracteerde aanbieder of een wijkteam

WMO: Het vaststellen van de zorg- en ondersteuningsvraag gebeurt altijd door een onafhankelijk iemand. Dus niet door iemand die is gelieerd aan een gecontracteerde aanbieder of een wijkteam

Zvw: De indicatiestelling moet gebeuren door een organisatie die hierin is gespecialiseerd en niet is gelieerd aan een gecontracteerde aanbieder.

2. Onafhankelijke cliëntondersteuning

Onafhankelijke cliëntondersteuners geven informatie, advies en algemene ondersteuning op het gebied van zorg, onderwijs, werk, inkomen en wonen. Onontbeerlijk in het woud aan regelingen. Daarom moet cliëntondersteuning voor iedereen toegankelijk en gemakkelijk vindbaar zijn. Momenteel wordt nog te weinig gewezen op het recht om je door een onafhankelijke cliëntondersteuner bij te laten staan. Ook de Raad voor Volksgezondheid en Samenleving (RVS) pleit in zijn advies 'Heft in eigen hand' voor het beter in staat stellen van mensen het heft in eigen hand te houden over hun zorg en hulp. Belangrijk is dat je zelf iemand kunt kiezen die vanuit jouw perspectief met je meekijkt. Daarom is het noodzakelijk dat de cliëntondersteuning los staat van financiële belangen of belangen van anderen én mag zij geen onderdeel uitmaken van de toegang tot zorg. Het alleen kunnen kiezen uit gecontracteerde organisaties beperkt de keuzevrijheid en is daarom niet wenselijk.

Het bevorderen van de zichtbaarheid, de toegankelijkheid en de deskundigheid van onafhankelijke* cliëntondersteuning is van groot belang. Daarvoor moet de informatievoorziening richting mensen met een zorg-/

ondersteuningsvraag maar ook aan onder andere gemeenten, zorgkantoren, zorgverzekeraars en het CIZ op orde zijn. Deze informatievoorziening richt zich op:

1. het belang van cliëntondersteuning, of: wat het oplevert voor cliënt en verstrekkers
2. wat cliëntondersteuning volgens ons in moet houden
3. waarom de onafhankelijkheid van belang is
4. het belang om over grenzen van organisaties, domeinen, processen en regels heen te kunnen kijken.

**Onder onafhankelijk verstaan we dat de cliëntondersteuner in de positie is om in het belang en vertrouwen van de zorgvrager te handelen zonder rekening te hoeven houden met belangen of druk van derden.*

3. Oneigenlijke budgethouders

Het pgb is niet voor iedereen een geschikte financieringsvorm. Het hebben van een pgb brengt verantwoordelijkheden met zich mee. Iemand wil zelf grip en invloed hebben op de zorg en ondersteuning die hij krijgt; wil zelf beslissen wie hem komt helpen en houdt hier zelf (of met hulp) regie op. Toch zien wij ook situaties waarin iemand een pgb heeft, bijvoorbeeld omdat de door hem uitgekozen hulpverlener alleen met een pgb werkt. Dat is een keuze voor een pgb als gevolg van onvoldoende keuze in zorg in natura. Wij keuren dit af. Van naturazorg vraagt dit om een meer flexibele inrichting. Zo zullen er bijvoorbeeld meer verschillende soorten combinaties van wonen en zorg ingekocht moeten worden om aan de vraag van mensen te kunnen voldoen.

Het pgb als aantrekkelijk verdienmodel met als gevolg het verplichten van mensen een pgb te nemen, vinden wij onacceptabel. Het hebben van een pgb zonder hier eigenlijk voor te kiezen werkt mogelijk ook fraude en oneigenlijk gebruik in de hand wanneer iemand niet zelf kiest voor een pgb en een ander voor hem de keuzes laat maken. Dit kan bijvoorbeeld ook de hulpverlener zijn. Dat vinden wij een niet-aanvaardbare belangenverstrengeling.

Als blijkt dat een hulpvrager overweegt om de hulp vanuit een pgb te organiseren, wil Per Saldo hierin gespecialiseerde cliëntondersteuning bieden om na te gaan of de keuze voor een pgb ook een bewuste, weloverwogen en onafhankelijke keuze is.

Met verstrekkers willen wij werken aan een beter afwegingskader waarmee beoordeeld kan worden of iemand geschikt is voor een pgb.

Ook het bevorderen van kennis en vaardigheden van budgethouders en hun eventuele vertegenwoordigers verhoogt de weerbaarheid tegen misleiding en fraude met het pgb. Hiermee worden onbedoelde fouten en onrechtmatigheden bij het pgb tegen gegaan. Het realiseren van de punten 4 tot en met 9 uit het tienpuntenplan dragen hier ook aan bij.

4. Een goed toegeruste budgethouder of vertegenwoordiger

Een (startende) budgethouder of vertegenwoordiger die de zorg zelf wil inkopen/organiseren, heeft ondersteuning nodig om te leren omgaan met een pgb. Samen met verstrekkers, zoals het zorgkantoor, gemeente en zorgverzekeraar, willen we de toerusting aan budgethouders of vertegenwoordigers verbeteren door het aanbieden van trainingen op maat.

Deze ondersteuning in de vorm van (online) trainingen houdt in:

1. hoe beheer ik mijn pgb, hoe doe ik dat op een juiste manier, hoe helpt het portaal** mij daarbij en hoe werk ik met het portaal;
2. hoe weet ik dat ik goede zorg inkoop;
3. wat mag ik wel/niet inkopen met mijn pgb;
4. hoe zit het met inzet informele hulpverleners;
5. de rechten en plichten van een budgethouder;
6. wat mag ik van mijn hulpverleners verwachten;
7. hoe behoud ik zeggenschap over mijn leven, zorg en ondersteuning;
8. Welke rollen heb ik als budgethouder en hoe vervul ik die op een goede manier.

Naast trainingen zorgen toegankelijke en inzetbare instrumenten dat de budgethouder meer 'eigen regie' kan toepassen. Dit is voor de budgethouder en voor de gewaarborgde hulp noodzakelijk om alle verantwoordelijkheden te kunnen dragen.

**Zie punt 6 voor een toelichting van het portaal

Effectief gebruik

De budgethouder moet zich zonder enige – administratieve – belemmering kunnen richten op zijn rol als regisseur. Hij heeft optimaal de ruimte nodig om een passende zorgaanbieder en de voor hem meest effectieve zorg te kiezen. Invoering van deze voorstellen leidt tot aanzienlijk minder regeldruk en lagere uitvoeringskosten.

5. Uniformiteit in regelgeving voor alle zorgwetten

De Wlz, Wmo, Jeugdwet en Zvw kennen eigen wettelijke regels, beleid, werkwijzen en procedures. Dit maakt de uitvoering vaak onduidelijk. Daarnaast gaan de meeste verstrekkers vooral uit van wantrouwen in plaats van vertrouwen wat resulteert in steeds meer regels. Dit maakt het voor budgethouders/vertegenwoordigers, maar ook verstrekkers, steeds ingewikkelder om op een juiste manier met een pgb te werken.

Terug naar eenvoud in werkwijze en regelgeving. Dit willen we bereiken met behulp van bijvoorbeeld een overkoepelende kaderwet* met basisregels voor alle zorgwetten (Wlz, Wmo, Jeugdwet en Zvw). Aanvullende regels kunnen vervolgens per zorgwet worden uitgesplitst. Op deze manier blijft de decentralisatie in stand, maar wordt er meer uniformiteit en daarmee duidelijkheid voor de budgethouder bereikt. Hierdoor is het ook mogelijk om het Integraal pgb (Ipgb) en het integraal gezinsgebonden budget (Iggb) over de domeinen en wetten heen toe te passen.

**Een kaderwet is: een wet waarmee het raam wordt aangegeven waarbinnen nadere wettelijke regelingen tot stand dienen te komen. Met andere woorden, het is een wet die de algemene principes, verantwoordelijkheden en procedures regelt, maar geen gedetailleerde regels bevat.*

In deze kaderwet kunnen bijvoorbeeld de volgende domeinoverstijgende punten worden opgenomen:

1. waar iemand met een zorgvraag zich kan melden;
2. wat de indicatievoorwaarden zijn;
3. wat de vereisten voor een pgb zijn;
4. eenzelfde methode bij het berekenen van tarieven;
5. wie bepaalt of de kwaliteit van de zorg voldoende is.

De nadere invulling van de regels wordt overgelaten aan de overheid, zorgkantoren, gemeenten en zorgverzekeraars, waarbij Per Saldo blijft meekijken en blijft opkomen voor de belangen van budgethouders.

6. Administratieve lastenverlichting en duidelijke regels voor gebruikers en verstrekkers

Een structurele daling van de administratieve lasten is een belangrijk streven van elke budgethouder. Daling leidt tot meer keuzevrijheid. Er is een groep mensen die nu wellicht de zorg organiseert via zorg in natura (ZIN), waarbij dit niet passend is. Een pgb zou een oplossing kunnen bieden, maar is nu vanwege de hoge administratieve lasten voor hen geen optie. Wanneer de administratieve lasten verminderen, zou dit dus een positieve invloed kunnen hebben op de keuzevrijheid van mensen met een hulp- en ondersteuningsvraag.

Een goed voorbeeld van de aanpak van administratieve lastenverlichting is het nieuwe budgethoudersportaal. Dit gaat de budgethouder ondersteunen bij het doen van zijn pgb-administratie. Per Saldo is nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling en bewaakt de kwaliteit van het portaal vanuit budgethoudersperspectief. Voor zowel het portaal als administratieve processen op papier geldt dat wij streven naar:

- Een versimpeling van een pgb-aanvraag, de herindicatie en de meerzorgaanvraag.
- Het voorkomen van dubbele handelingen in de gehele aanvraagprocedure, hergebruik van gegevens, kortere doorlooptijden en vermindering van aantallen formulieren. Daarbij is het belangrijk dat zorgkantoren, gemeenten en zorgverzekeraars snel overgaan op het nieuwe portaal, zodat veel extra werk voor budgethouders, maar ook voor de uitvoerende instanties, uit handen genomen wordt. Als voorwaarde geldt dat budgethouders de mogelijkheid moeten krijgen om, voordat zij overstappen op het nieuwe budgethoudersportaal, deel te nemen aan een training of goede voorlichting bij Per Saldo.
- Een aanvraagmodule in het nieuwe portaal die de budgethouder door de gehele aanvraag leidt en zorgt dat hij alle benodigde gegevens in één keer volledig aanlevert.
- Een module die ondersteunt bij een herindicatie of een aanvraag voor bijvoorbeeld extra budget.

Uit de signalen die wij ontvangen blijkt dat de vele regels rondom het pgb maken dat niet altijd helder is wat wel en niet mag. Dit zijn niet alleen problemen rondom de wet- en regelgeving, ook over de uitvoering is meer duidelijkheid nodig. Nu is deze informatie versnipperd en daardoor lastig te vinden. Naast het beter toerusten en informeren van budgethouders of vertegenwoordigers willen wij ook medewerkers van uitvoerende instanties toerusten. Dit helpt om oneigenlijke discussies te verminderen over de inzet van het pgb.

7. Reëel tarief

Iemand die ervoor kiest zelf zijn zorg in te kopen wordt nu nog regelmatig geconfronteerd met tarieven die ontoereikend zijn. De maximale tarieven die hij/zij zijn ondersteuner mag betalen zijn lager dan marktconforme tarieven en zijn ontoereikend om kwalitatief goede zorg in te kopen of bijvoorbeeld als 'goed werkgever', cao-loonsverhogingen te kunnen volgen. Dit maakt dat budgethouders naarmate zij langer een pgb hebben, steeds meer moeite krijgen een marktconform tarief te betalen aan hun hulpverleners.

Veel gemeenten stellen bijvoorbeeld dat pgb-tarieven nooit hoger mogen zijn dan het laagste zorg in natura-tarief. Daarbij wordt weinig rekening gehouden met wat vergelijkbare zorg in zorg in natura mag kosten. Het betreft soms zeer deskundige/gespecialiseerde zorg of begeleiding die niet beschikbaar is in zorg in natura. Voor deze gespecialiseerde zorg moet een passend tarief vastgesteld worden. Toereikende, marktconforme, tarieven zijn wenselijk om passende zorg in te kunnen kopen.

Wij willen samen met betrokken partijen, waaronder de overheid, richtlijnen voor tarieven verder ontwikkelen en indexeren. Bovendien willen we zorgen dat in het nieuwe portaal voor budgethouders of vertegenwoordigers inzichtelijk wordt gemaakt wanneer zij een tarief betalen dat boven de richtlijn voor toereikende tarieven ligt.

8. Informele zorg

Per Saldo is een groot voorstander van het inzetten van de informele hulpverlener naast de formele hulpverlener. Informele hulpverlening kan geleverd worden op onmogelijk planbare momenten en geleverd worden door verschillende soorten hulpverleners. Naast de zorg geleverd door familie, vrienden of bekenden gaat het hier om een groep professionele hulpverleners zonder BIG-registratie of KVK-nummer met alleen een professionele band met degene die zorg en ondersteuning nodig heeft. Waar bij de eerste groep aandacht moet zijn voor bijvoorbeeld overbelasting van de hulpverlener omdat die ook nog mantelzorgtaken heeft, zal dit bij de andere groep minder voorkomen. Belangrijk is dat degene die zorg nodig heeft, zeggenschap houdt over de zorg en ondersteuning die geleverd worden.

Informele zorg geleverd door familie en vrienden kan veel voordelen opleveren. Het kan bijdragen aan een meer positieve ervaring voor de zorgvrager dan wanneer de zorg wordt verleend door een onbekende professionele hulpverlener. Het inzetten van informele hulp kan ook flinke besparing opleveren, omdat de informele hulpverlener een lager tarief heeft, niet ingewerkt hoeft te worden en geen vertrouwensband hoeft op te bouwen. Dit draagt bij aan effectieve zorg.

Aandachtspunten zijn er ook waarbij gekeken wordt naar de kwetsbaarheid van de informele hulpverlener. De sociale zekerheid voor deze groep zou beter geregeld en in wet- en regelgeving verankerd moeten worden. Bijvoorbeeld wanneer een budgethouder overlijdt of wordt opgenomen in het ziekenhuis is er voor de informele hulpverlener geen sociaal vangnet. Daarnaast is de vergoeding die betaald kan worden afhankelijk van de indicatie en daarmee onzeker. Informele hulpverleners worden hierover onvoldoende geïnformeerd.

Ook zien wij een ander aspect bij informele hulpverlening dat wij onder de aandacht willen brengen. Daar waar de zorg alleen geregeld wordt met informele hulpverleners, zien wij het risico van overbelasting op de loer liggen. En daar waar langdurig alleen informele hulpverleners zijn betrokken, kan dit leiden tot bijvoorbeeld minder ontwikkelmogelijkheden bij een kind. Wij vinden het een goede zaak dat in deze situaties een externe hulpverlener mee kan kijken en mee kan denken over de zorg en ondersteuning die wordt geleverd. Het is wel belangrijk eerst goed te onderzoeken in welke situaties dit nuttig en noodzakelijk is, in plaats van het klakkeloos verplicht stellen hiervan.

Verder bestaat het risico dat informele hulpverleners te afhankelijk worden van de inkomsten die zij uit het pgb verwerven. Dit kan leiden tot bovenmatige inzet- en mindere kwaliteit van professionele zorg. Daarom is het belangrijk dat mensen uitgebreid geïnformeerd worden over het verschil tussen gebruikelijke zorg, mantelzorg en boven-gebruikelijke zorg. Dit voorkomt ook oneigenlijke discussies over de hoogte en de inzet van het pgb.

9. Eigen regie voor (toekomstige) bewoners van wooninitiatieven

Wooninitiatieven kennen vele vormen. Naast bijvoorbeeld ouderinitiatieven kennen we ook commerciële partijen die met een nieuwe vorm van zorg een verdienmodel hebben ontwikkeld. Daarnaast zijn er nog zorg in natura-aanbieders die wonen op een kleinschalige manier aanbieden, gefinancierd vanuit pgb. Bij al deze initiatieven is het belangrijk dat een bewoner eigen regie heeft en houdt en dit als uitgangspunt dient.

Daarom is het heel belangrijk dat Per Saldo, samen met budgethouders, een meetlat ontwikkelt waarmee de eigen regie bij wooninitiatieven gewaarborgd en getoetst kan worden.

Vragen die daarbij een belangrijke rol spelen (en terug zullen komen in de meetlat) zijn:

- kan de budgethouder zelf kiezen welke zorg ontvangen wordt?
- hoeveel invloed heeft de budgethouder op de keuze van zorg?
- krijgt de budgethouder de zorg alleen als ook wonen wordt afgenomen?
- mag de budgethouder wel of niet een deel van de zorg extern afnemen?
- kan onderhandeld worden over de in te kopen zorg?

Hiermee kan een budgethouder controleren of:

- de zorg die de hulpverlener biedt passend is bij de hulpvraag;
- de hulpverlener pgb-waardig is;
- de hulpverlener de persoon met een hulpvraag onder andere in staat stelt zijn eigen zorg te sturen en zelf te bepalen welke hulp op welk tijdstip gegeven wordt;
- de persoon met de hulpvraag zelf de hulpverlener kan uitzoeken en beoordelen.

Met de ontwikkeling van de meetlat (kwaliteitseisen) hebben budgethouders een belangrijk instrument in handen om een gefundeerde keuze te maken voor een wooninitiatief waar het uitgangspunt is dat de budgethouder zelf de regie houdt. Hiermee wordt voorkomen dat iemand voor een aanbieder kiest waarbij onduidelijk is in welke mate eigen regie van toepassing is. Alleen initiatieven die voldoen aan deze kwaliteitseisen zullen worden erkend door Per Saldo.

Integrale kijk

Zorg en ondersteuning moeten altijd integraal zijn; het omvat alle levensterreinen van mensen zoals werk, onderwijs, vrije tijd, mobiliteit en maatschappelijke participatie. Integrale persoonsgebonden budgetten die in de vorm van een pgb of persoonsvolgend gefinancierd worden, is het ideaal voor de zorg van morgen. Per Saldo wil, op basis van ervaringen van gebruikers, bouwen aan én meedenken over integrale financieringsvormen om eigen regie van mensen te helpen vergroten.

10. Evolutie van het pgb

Transitie naar een participatiemaatschappij vraagt om lef, durf, ruimte voor experimenten en mogelijkheden voor een sector overstijgend experiment. Per Saldo staat voor integraal beleid voor mensen met een beperking. Naast behoefte aan een integrale kijk op individuen is ook behoefte aan integraliteit rondom het gezin (één gezin, één plan en één regisseur) met bijvoorbeeld een gezinsgebonden budget.

We zien de laatste jaren de volgende maatschappelijke ontwikkelingen (evolutie) vanuit het pgb ontstaan:

Voorbeelden van de overstijgende financieringsvormen:

1. Het gezinsgebonden budget

Bij een gezinsgebonden budget (ggb) maken meerdere volwassenen of kinderen binnen een gezin gebruik van een budget. Bij een ggb wordt per individu de zorgvraag bepaald, maar wordt gekeken waar efficiëntie bereikt kan worden door de inzet van de budgetten niet aan één persoon, maar aan het gezin te koppelen. Hulpverleners verlenen zorg aan meerdere gezinsleden; ook dit levert voordelen op, bijvoorbeeld minder hulpverleners in een gezin. Dit maakt dat binnen gezinnen het budget flexibel, op de juiste plek voor de juiste persoon, ingezet kan worden zonder dat er steeds opnieuw een aanpassing van het budget noodzakelijk is. Fluctuaties in zorg- en ondersteuningsvraag worden zo opgevangen. Het budget komt van één verstrekker en geldt alleen voor regelingen van die verstrekker.

2. Het integraal pgb

Met een integraal pgb (lpgb) bedoelen we een budget dat mensen met een ondersteuningsbehoefte ter beschikking krijgen om daarmee die ondersteuning in te kopen die zij nodig hebben. Het gaat om een optelsom van benodigde zorg (over alle domeinen heen en van verschillende verstrekkers). Deze ondersteuning beslaat de complete hulpvraag vanuit alle levensterreinen. De ondersteuning is flexibel inzetbaar over deze levensterreinen. In de ideale situatie voegt het lpgb alle huidige financieringsvormen samen tot één budget, zonder schotten voor de besteding en verantwoording. Tot september 2017 liep de pilot lpgb in de gemeenten Delft en Woerden. De noodzaak voor een vervolgtraject waarbij de bovengenoemde financieringsvormen worden opgenomen en waarbij het belang van de budgethouder centraal staat, is evident.

3. Het integraal gezinsgebonden budget

Het integraal gezinsgebonden budget (lggb) combineert het ggb met de voordelen van het lpgb. Meerdere personen binnen het gezin maken gebruik van een budget en kunnen dit flexibel inzetten over de verschillende levensterreinen heen.

4. Het persoonsvolgend budget

Bij het persoonsvolgend budget (pvb) krijgen mensen een geldbedrag te besteden. In tegenstelling bij het pgb, zijn zij dan zelf geen werkgever/opdrachtgever, maar is er een uitvoeringsorganisatie die het budget voor de cliënt beheert en daarmee ook de verantwoording regelt. Mensen kunnen daarbij alleen kiezen uit een pool van toegelaten aanbieders die aan bepaalde basiskwaliteitseisen voldoen.

Het verschil met zorg in natura is dat iemand zelf zijn budget kan besteden en daarmee zelf keuzes maakt over welke zorg en ondersteuning hij/zij van wie en op welke manier wil ontvangen. Het zorgaanbod ontstaat vanuit de zorgvraag in plaats van dat de zorgvraag wordt opgelost met het aanbod dat er is. Er is dus geen sprake van vooraf door de verstrekker gecontracteerde aanbieders. Naar aanleiding van de keuze van de zorgvrager wordt alleen de zorg betaald die is afgenomen.

Samen met u

Deze tien punten, een pakket van minimale eisen om het voor mensen met een beperking mogelijk te maken zelf hun leven te bepalen, is een missie waar we ons als belangenvereniging sterk voor maken.

Het VN-verdrag voor rechten van mensen met een beperking van 14 juli 2016 stelt eisen aan de inrichting van de samenleving. Overheid, gemeenten, organisaties en ondernemers moeten ervoor zorgen dat de positie van mensen met een beperking verbetert. Deze punten dragen hier wezenlijk aan bij.

In dat kader zoekt Per Saldo ook met u de samenwerking, om zo samen het verschil te kunnen gaan maken.

Utrecht, december 2017

Overzicht van ingekomen stukken lijst B - 201347275
 Ter bespreking in het 'over en weer' van 23 januari 2018
 Ter vaststelling in het 'technisch blok' van de Raadsvergadering van 23 januari 2018

Nr.	Ontvangen op	Afzender	Onderwerp	Toevoegen aan dossier	Ter overweging en bespreking.
1. BESTUUR					
1.	21 dec. 2017	College van B&W	Kennisgeving Nieuwe Beleidslijn Bibob 2018		Het college heeft een nieuwe beleidslijn voor de toepassing van de Wet Bibob (Bevordering Integriteitsbeoordeling door het Openbaar Bestuur) vastgesteld. Advies: voor kennisgeving aannemen.
2.	22 dec. 2017	VGGM	Kaderbrief voor begrotingsjaar 2018		Het Algemeen Bestuur van de VGGM stuurt de kaderbrief ter informatie. Advies: voor kennisgeving aannemen.
3.	14 dec. 2018	Provincie Gelderland	Toezichtvorm 2018 en aandachtspunten 2019 Gelderse gemeenschappelijke regelingen		Het AB en DB van alle Gelderse gemeenschappelijke regelingen die onder toezicht staan ontvangen van de Provincie Gelderland de conclusie van de beoordeling van de begroting. Advies: voor kennisgeving aannemen.
4.					

2. FYSIEK					
1.	19 dec. 2017	College van B&W	Kennisgeving Prestatieafspraken Vivare en Woonzorg Nederland		Het college zet de prestatieafspraken uiteen die zijn gemaakt met Vivare en Woonzorg Nederland. Advies: voor kennisgeving aannemen.
2.					

3. SOCIAAL					
1.	21 dec. 2017	College van B&W	Kennisgeving Evaluatie Financiële relatie met de Raad voor Sociaal		Het college stelt u op de hoogte van het besluit van 18 december 2017 over de financiële relatie met de Raad voor Sociaal Domein. Advies: voor kennisgeving aannemen.

Nr.	Ontvangen op	Afzender	Onderwerp	Toevoegen aan dossier	Ter overweging en bespreking.
-----	--------------	----------	-----------	-----------------------	-------------------------------

			Domein		
2.	4 jan. 2018	College van B&W	Kennisgeving Intrekking hoger beroep huishoudelijke hulp		Het college trekt het hoger beroep inzake huishoudelijke hulp bij de Centrale Raad van Beroep in wegens nieuwe landelijke ontwikkelingen. Het meegestuurde persbericht zal z.s.m. worden verstuurd. Advies: voor kennisgeving aannemen.
3.	11 jan. 2018	Werkgevers Servicepunt	Cijfers WSP		Het WSP doet verslag van de behaalde resultaten 2017. Advies: voor kennisgeving aannemen.
4.					

Kennisgeving aan de gemeenteraad

Documentnummer: 201347181

Zaaknummer: 25556

Portefeuillehouder(s): Burgemeester
Ter agendering in Agendacommissie op

Voor vragen

Naam: Renzo Willemsen
Telefoon: (0316) 279263
E-mail: r.willemsen@duiven.nl

Komt niet terug tot besluitvorming in de raad.

Onderwerp: Nieuwe Beleidslijn Bibob 2018

Aanleiding voor deze kennisgeving

Ons college heeft een nieuwe Beleidslijn voor de toepassing van de Wet Bibob (Bevordering Integriteitsbeoordelingen door het Openbaar Bestuur) vastgesteld. De nieuwe beleidslijn draagt bij aan een integere overheid en aan de aanpak van ondermijnende activiteiten. Omdat ondermijning een speerpunt is van het door uw raad vastgestelde Integrale Veiligheidsbeleid 2016-2019 brengen wij u graag op de hoogte van de nieuwe beleidslijn.

Relevant beleidskader

Integrale Veiligheidsbeleid 2016-2019.

Inhoud van mededeling

Het huidige Bibob beleid dateert uit 2008. Sindsdien zijn er de nodige wetswijzigingen geweest. Bovendien heeft het onderwerp Ondermijning een hoge prioriteit gekregen. Daarom is het Bibob beleid vernieuwd in samenwerking met Westervoort. De toepassing van het Bibob instrumentarium was tot nu toe beperkt tot drank- en horecavergunningen en exploitatievergunningen voor seksinrichtingen. Met de nieuwe Beleidslijn wordt het mogelijk om de Wet Bibob ook toe te passen op aanwezigheidsvergunningen voor kansspelautomaten, evenementenvergunningen voor vechtsportwedstrijden en omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten (in de horeca- en seksinrichtingenbranche).

De toepassing van Bibob betekent dat we als gemeente bij aanvragen voor de genoemde vergunningen een integriteitsonderzoek doen naar de aanvrager(s). Daarbij wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van een vragenlijst die de aanvrager moet invullen. Dat gaat onder meer om de financiële onderbouwing. Mochten uit dit eerste onderzoek vermoedens rijzen naar misbruik van de vergunning, dan kan de gemeente het Landelijk Bureau Bibob inschakelen. Dat Bureau kan veel meer bronnen raadplegen over de aanvrager(s) en komt met een advies over de vraag of er gevaar bestaat dat de aanvrager(s) de vergunning gebruikt voor criminele activiteiten.

Burgemeester en wethouders van Gemeente Duiven.

secretaris,

burgemeester,

VERZONDEN 21 DEC 2017



Bijlagen:*Registratienummer:*

1. 201347053

Omschrijving:

Beleidslijn Bibob 2018 Duiven

Verdere informatie:

1.

De Gemeenteraad en het College van B&W van deelnemende
gemeenten in de regio Gelderland-Midden

Datum : 19 december 2017
Uw kenmerk :
Ons kenmerk : 171219-0004
Contactpersoon : Eric van Neerijnen
Doorkiesnummer : 088-3555135
E-mail adres : eric.van.neerijnen@vggm.nl

Onderwerp: Kaderbrief voor het begrotingsjaar 2019

Geachte leden van de Raad, geachte leden van het College,

Op 13 december jl. heeft het Algemeen Bestuur van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de kaderbrief voor de begroting 2018 vastgesteld. Wij sturen u deze kaderbrief (zie bijlage) ter informatie toe.

De grondslag hiervoor is artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen. In dit artikel is geregeld dat het dagelijks bestuur uiterlijk op 15 april 2018 de algemene financiële en beleidsmatige kaders voor het begrotingsjaar 2018 aanbiedt aan de raden van de deelnemende gemeenten, zodat de raden deze informatie beschikbaar hebben ten behoeve van de zogeheten voorjaarsnota. Deze algemene financiële en beleidsmatige kaders bevatten in ieder geval een indicatie van de gemeentelijke bijdrage aan het openbaar lichaam of het gemeenschappelijk orgaan, de beleidsvoornemens voor het volgende begrotingsjaar en de prijscompensatie. VGGM stelt de kadernota (al jaren) ruim voor die termijn van 15 april vast, namelijk in de maand december daarvóór. De kadernota dienen wij op grond van de Wet Gemeenschappelijke Regeling direct naar de raden te sturen. Het Dagelijks Bestuur heeft er voor gekozen om de nota niet alleen naar de raden maar ook naar de colleges van de deelnemende gemeenten te sturen.

Er is ten aanzien van de kadernota géén sprake van een zienswijzeprocedure. Rond 1 april 2018 sturen wij de conceptjaarrekening 2017 en de ontwerpbegroting 2019 aan de Colleges en raden voor consultatie. Graag zijn wij bereid om in de maanden april/mei op verzoek een toelichting te geven op deze stukken. Tijdens de consultatieronde worden de raden in de gelegenheid gesteld een zienswijze uit te brengen. Deze zienswijzen worden betrokken in de finale besluitvorming over de begroting door het Algemeen Bestuur van VGGM (voorzien op 4 juli 2018).

Tenslotte wijzen wij u erop dat de gemeentelijk controllers reeds in het bezit zijn van de digitale versie van deze kaderbrief.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden,

Ahmed Marcouch
Voorzitter

Anton Slofstra
Secretaris

MEMO

Datum : 13 december 2017
Aan : Algemeen Bestuur
Van : Directie VGGM
Betreft : Kaderbrief 2019

1 Samenvatting: beleidsarme kaderbrief

Ter voorbereiding van de begroting voor het jaar 2019 stelt het Algemeen Bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (hierna af te korten met VGGM) beleidsinhoudelijke en financiële kaders vast.

In de kaderbrief voor de begroting 2019 zijn geen beleidsmaatregelen opgenomen. Alleen de compensatie van de loon- en prijsstijging is conform de vastgestelde methodiek verwerkt. Bij het opstellen van de kaderbrief is er geen of onvoldoende zicht op het beleid van het Rijk en op nieuwe beleidsinitiatieven van gemeenten.

De Miljoenennota van het kabinet Rutte II bevatte geen bijzonderheden voor VGGM en de regeringsverklaring van het kabinet Rutte III ook niet. We kijken uit naar de uitwerking van maatregelen door het nieuwe kabinet want er zijn wel vraagstukken waar VGGM wacht op de keuzes van het Rijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het definitieve voorstel voor de marktordening van het ambulancevervoer en aanvullende maatregelen voor de zorg aan asielzoekers en statushouders.

Als voor VGGM relevante plannen van het nieuwe kabinet zich voor maart 2018 aftekenen, kunnen deze zaken meegenomen worden in de ontwerp begroting 2019 die wordt aangeboden aan het Dagelijks Bestuur van VGGM in maart 2018.

In maart 2018 vinden ook de gemeenteraadsverkiezingen plaats. Dat zal leiden tot collegeakkoorden voor de periode 2018-2022. Het beleid van gemeenten zal niet in de ontwerp begroting voor 2019 kunnen worden verwerkt. De collegeakkoorden van de nieuwe gemeentebesturen bieden de gelegenheid het beleid van gemeenten te vertalen naar VGGM. VGGM zal daartoe na de zomerperiode in nauwe samenspraak met beleidsambtenaren een meerjarig perspectief schetsen. Het kan zijn dat dat leidt tot aanpassingen in de begroting voor 2019. Een eventuele wijziging van de begroting kan in oktober 2018 worden voorgelegd aan het Algemeen Bestuur.

2. Kaders voor de begroting

Voor het opstellen van de begroting 2019 geeft het Algemeen Bestuur van VGGM een aantal kaders aan. Het stellen van beleidsprioriteiten vraagt om inzicht in de ontwikkelingen op beleidsmatig en financieel terrein die van invloed kunnen zijn op de begroting 2019. De concrete kaders die worden vastgesteld door het Algemeen Bestuur treft u aan in deze kaderbrief.

De activiteiten van VGGM worden uit verschillende bronnen gefinancierd en de financiers stellen specifieke eisen aan de taakuitoefening. Dat is de reden dat er in de begroting een indeling is gemaakt naar financieringsstromen. Als uitgangspunt is genomen dat elke financieringsstroom qua inkomsten en uitgaven per saldo jaarlijks binnen de kaders van de financiële afspraken VGGM verloopt.

3. Beleidsmatige en financieel economische ontwikkelingen

In deze paragraaf schetsen wij de relevante ontwikkelingen per sector.

3.a Budgettair kader voor multidisciplinaire samenwerking en meldkamer

Het kabinet Rutte III trekt veel extra geld uit voor veiligheid. Het is nog niet duidelijk wat dat voor de veiligheidsregio's gaat betekenen.

MEMO

Bevolkingszorg

De bevolkingszorg Gelderland-Midden is in ontwikkeling. Het streven is bij het vaststellen van de begroting voor 2019 in de vergadering van het algemeen bestuur in juni 2018, concrete voorstellen aan te bieden.

Impact omgevingsrecht en visie risicogerichtheid

Het omgevingsrecht ondergaat momenteel grote wijzigingen, met de komst van de Omgevingswet, de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen en bijbehorende uitvoeringsbesluiten (AMvB's). Door deze wetswijzigingen en de door de Raad van directeuren Veiligheidsregio's, Raad van Regionaal Brandweercommandanten en Raad van directeuren Publieke Gezondheid vastgestelde visie 'De beweging van risicobeheersing naar risicogerichtheid in 2020: Samen zorgen voor échte coproductie!', veranderen de advies- en toezichtrol van de veiligheidsregio's, op het gebied van een gezonde en (brand)veilige leefomgeving. Deze operatie vergt een andere werkwijze / competenties van de medewerkers, en er moet worden aangesloten op een ander digitaal-stelsel en informatiehuizen. Het vraagt nader onderzoek om de effecten van bovenstaande ontwikkeling op het budgettair kader van VGGM in te schatten.

Uitname budget voor de meldkamer van de brandweer

Er is landelijk afgesproken dat de totale budgetten van de meldkamer van brandweer en ambulancedienst worden overgeheveld naar de landelijke meldkamerorganisatie onder beheer van de politie. Dat betekent een uitname uit het gemeentefonds en/of een afoming van de BDUR. Er is tevens afgesproken dat dat niet tot herverdeel-effecten tussen gemeenten en in het verlengde daarvan tussen regio's mag leiden. De uitname vindt in 2020 plaats. In Oost Nederland gaan de vijf regio's volgens planning vanaf 2020 in locatie Apeldoorn samenwerken.

3.b Budgettair kader voor de brandweer

De deelnemende gemeenten dragen bij aan de kosten van de regionale brandweer op basis van hun oorspronkelijke gemeentelijke budget voor het brandweerkorps.

FLO

Het VNG-bestuur heeft op 6 juli 2017 het principeakkoord reparatie FLO-overgangsrecht bekrachtigd. De achterban van de vakbonden stemden op 26 juni 2017 in. Nu beide partijen ingestemd hebben, wordt gewerkt aan de uitwerking van het akkoord. De consequenties voor VGGM zijn nog niet volledig in beeld. De flo-regeling is van toepassing op brandweerkorpsen met beroepspersoneel in bezwarende functies. Dat zijn vooral de grotere gemeenten. In onze regio kennen Arnhem, Ede, Renkum en Nijkerk een flo-regeling. Het budget voor flo-kosten is niet geregionaliseerd maar is de verantwoordelijkheid gebleven van de vier afzonderlijke gemeenten.

3.c Budgettair kader voor de GGD

De inwonerbijdrage voor GGD-taken is relatief laag omdat in onze regio is gekozen voor een zo groot mogelijke beleidsvrijheid op lokaal niveau. Het collectieve pakket is relatief beperkt. Naast de inwonerbijdrage worden wettelijke taken en bovenwettelijke taken via het invullen van maatwerk per gemeente uitgevoerd.

Een stevige basis voor de GGD: de vier pijlers

Voor een goede borging van de publieke gezondheid is het belangrijk dat duidelijker is wat het Rijk en de gemeenten minimaal van de GGD mogen verwachten. Vier taken zijn voor het fundament van de publieke gezondheid van zo essentieel belang dat zij op uniforme wijze in Nederland moeten worden geborgd. Deze taken vormen de vier pijlers van iedere GGD.

Rijk en gemeenten moeten, vanuit ieders verantwoordelijkheid, de kwaliteit van deze pijlers gezamenlijk verankeren.

MEMO

Pijler 1: Monitoren, signaleren en adviseren
Pijler 2: Uitvoerende taken gezondheidsbescherming
Pijler 3: Publieke gezondheid bij incidenten, rampen en crises
Pijler 4: Toezicht houden

In de begroting 2018 is structureel extra capaciteit vrijgemaakt voor het inkleuren van de pijlers.

Doorontwikkeling Jeugdgezondheidszorg (JGZ) : transitie en fusie

De doorontwikkeling van de JGZ is zowel inhoudelijk als bedrijfsmatig een grote opgave. De inhoudelijke opgave vloeit voort uit de transitie-opdracht in het Sociaal Domein. Dat vraagt om het herdefiniëren van professionele werkwijzen. De bedrijfsmatige opdracht bestaat uit de integratie van drie uitvoeringsorganisaties. In de jaarrekening 2017 informeren wij u over de budgettaire consequenties.

Nieuwe bekostigingssystematiek JGZ

Na de overdracht van de JGZ voor 0-4 jarigen van de thuiszorgorganisaties STMG en Icare naar VGGM is het gewenst een financieringssysteem voor de JGZ te ontwerpen. Vanaf 2018 wordt de JGZ 0-4 jarige op via een uniforme manier bekostigd. De systematiek is voor drie jaar vastgesteld en wordt in 2020 geëvalueerd.

Overdracht middelen Rijksvaccinatieprogramma naar Gemeentefonds

In de decembercirculaire 2016 Gemeentefonds is aangekondigd dat, onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring, het Rijksvaccinatieprogramma (hierna: RVP) wettelijk verankerd wordt in de Wet publieke gezondheid (Wpg). Met deze wetwijziging wordt een deel van de uitvoering van het RVP onder bestuurlijke verantwoordelijkheid van de gemeenten gebracht. De parlementaire behandeling vindt later plaats dan voorzien. Het voorgenomen jaar van invoering voor het deel van het wetsvoorstel betreffende het RVP is nu 2019. Dit geeft gemeenten voldoende tijd om de voorbereiding met uitvoerende organisaties vorm te geven. Uitsluitsel over de omvang en verdeling van middelen volgt naar verwachting in de decembercirculaire 2017.

Verhoogde asielinstroom en taken van de GGD

Op 28 april 2016 zijn door het Rijk en de VNG middels het Uitwerkingsakkoord Verhoogde Asielinstroom nadere afspraken gemaakt over zorg, onderwijs, werk en integratie voor de grote aantallen statushouders die in de gemeenten komen wonen. Aan alle gemeenten zijn extra financiële middelen verstrekt voor de lokale uitvoering van de publieke gezondheidszorg ten behoeve van een succesvolle integratie van statushouders. Vanaf 2018 stopt de geldstroom naar gemeenten. VGGM is dan in beginsel genooddaakt de specifieke activiteiten voor de doelgroep te staken. Een aantal gemeenten heeft aangegeven via maatwerkafspraken de werkzaamheden te willen voortzetten en eventueel te financieren uit andere middelen. Wij hopen dat het Uitwerkingsakkoord tussen het Rijk en de VNG wordt verlengd.

Verwarde personen

Het thema personen met verward gedrag staat hoog op de politiek bestuurlijke en ambtelijke agenda. VGGM voert op meerdere terreinen (o.a. openbare geestelijke gezondheidszorg, meldkamer en ambulancezorg) activiteiten uit. De financiering loopt via specifieke subsidies en de bijdrage van zorgverzekeraars.

Aanbesteding arrestantenzorg

Met de politie in Oost Nederland zijn afspraken gemaakt over de vergoeding van de kosten van de door VGGM te leveren arrestantenzorg. De Nederlandse politie is voornemens de arrestantenzorg voor de periode na 2017 opnieuw aan te besteden. Dat maakt de toekomst van de door VGGM uit te voeren arrestantenzorg ongewis.

Seksuele gezondheid

De subsidieregeling Aanvullende Seksuele Gezondheidszorg (ASG) wordt in 2018 geëvalueerd. Het aanvullende aanbod van de GGD'en dat op grond van de ASG-regeling wordt geboden, is gericht op doelgroepen die via de reguliere zorg (vooralsnog) moeilijk bereikt worden en die een verhoogd risico op soa of problemen in bredere zin rondom seksualiteit hebben. Het kabinet wil het aanvullende aanbod van

MEMO

de GGD'en beperken. De eerste berichten zijn dat de regeling tot 2022 is gegarandeerd maar wij houden er wel rekening mee dat het budget na 2018 zou kunnen gaan dalen.

Stichting Publieke Gezondheid Gelderland-Midden en Stichting Veilig Thuis Gelderland-Midden

De stichting Publieke Gezondheid Gelderland-Midden (uitvoering JGZ 0-4 jarigen) is in bestuurlijke, beleidsinhoudelijke en financiële zin nauw verbonden aan VGGM. VGGM en de stichting zijn een fiscale eenheid en dat betekent dat de kosten en de opbrengsten vanaf 2016 in de begroting en van VGGM zijn opgenomen.

De stichting Veilig Thuis Gelderland-Midden is onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van VGGM gebracht maar heeft een onafhankelijke financiële positie en als gevolg daarvan eigen jaarstukken.

3.d Budgettair kader voor de ambulancedienst

Forse stijging van het aantal ritten in Gelderland-Midden

Sinds enkele jaren groeit het volume ambulancezorg fors in de regio Gelderland-Midden. Deze groei laat zich zien in de absolute toename van het aantal inzetten en de relatief grote stijging van het aandeel spoedinzetten. Direct gevolg van deze stijging is een hogere bezettingsgraad van het aantal parate ambulances waardoor druk ontstaat op het aantal en de spreiding van de vrij inzetbare ambulances ten behoeve van spoedinzetten. Dit gegeven heeft zich in de afgelopen jaren vertaald in een lichte achteruitgang van de performance, zichtbaar in het percentage op tijd verreden A1-ritten. Het aanpakken van het knelpunt vraagt om acties op verschillende niveaus. Op landelijk niveau moet het macrobudget toenemen. In de tweede plaats is het noodzakelijk dat het op regionaal niveau door de zorgverzekeraars beschikbaar gestelde bedrag aansluit op het budgettair kader van Spreiding & Beschikbaarheid. Dat is in de regio Gelderland-Midden niet het geval. De zorgverzekeraars in onze regio (Menzis en VGZ) bevestigen dit beeld. Dat leidt er vooralsnog niet toe dat er structureel meer geld is toegekend maar de zorgverzekeraars werken wel actief mee aan het optimaliseren van de samenwerking met huisartsen, huisartsenposten en ziekenhuizen. Tot slot geven wij in ons eigen verbeterplan invulling aan het verhogen van de paraatheid op kritische momenten in de week en de scenario's bij afnemende vrij beschikbare capaciteit. Denk daarbij aan het optimaliseren van de posities van de posten in de regio (aan de hand van een huisvestingsplan), het maken van afspraken met de buurregio's over bovenregionale inzet en het gericht (afhankelijk van tijd, locatie en omstandigheden) toepassen van een innovatieve methode voor het reguleren van de uitruk van de ambulance.

4. Overige ontwikkelingen

Loon- en prijsontwikkeling

Indexering

VGGM hanteert de door het Algemeen Bestuur vastgestelde systematiek voor loon- en prijscompensatie bestaande uit een voorcalculatie voor 2019 en nacalculatie over 2017.

- In de voorcalculatie voor de begroting 2019 gaan wij uit van de raming van het CPB in de Macro Economische Verkenning 2018. In de MEV (september 2017) wordt voor de collectieve sector rekening gehouden met een loonkostenstijging in 2018 van 2,7% en een prijsstijging in 2018 voor het materieel deel van 1,4%. Cijfers voor 2019 zijn niet beschikbaar omdat in het MEV geen doorkijk wordt gegeven naar de middellange termijn. Dat vertaalt zich naar een verhoging van de inwonerbijdrage 2019 voor GGD-GHOR taken en het in te brengen budget 2019 voor de brandweer. Bij het doorrekenen van deze percentages wordt de inwonerbijdrage voor GGD-taken verhoogd met € 0,25 voor lonen en € 0,06 voor prijzen. Per saldo dus een verhoging van € 0,31. De doorrekening op de brandweerbijdragen leidt tot een verhoging met € 717.574 (loonkosten) en € 159.461 (prijzen).
- In de nacalculatie wordt de werkelijke loonkostenontwikkeling in 2017 (het zogenaamde inhaaleffect) vastgesteld op basis van het Centraal Economisch Plan 2018 (CPB maart 2018). In

MEMO

de begroting 2017 is rekening gehouden met een loonkostenontwikkeling van 2,3% en 0,9% voor de prijsontwikkeling.

BTW verhoging

Het nieuwe kabinet is voornemens het btw-tarief van 6% te verhogen naar 9%. Voor VGGM leidt dat bij de inkoop van medicamenten tot een prijsstijging.

Herindeling Rijnwaarden-Zevenaar

De herindeling van de gemeenten Rijnwaarden en Zevenaar heeft geen financiële consequenties voor de VGGM. De maatwerkafspraken die met Rijnwaarden en Zevenaar afzonderlijk zijn gemaakt worden gecontinueerd.

Financieel technische zaken

Vennootschapsbelasting

Met ingang van 1 januari 2016 is er sprake van vennootschapsbelastingplicht voor overheidsbedrijven. Publiekrechtelijke rechtspersonen zijn dan belastingplichtig, indien en voor zover zij een onderneming drijven, tenzij er sprake is van een vrijstelling. Een belangrijk deel van de activiteiten van VGGM zal buiten de belastingplicht op grond van de regeling vallen. Sommige activiteiten vallen mogelijk wel onder de belastingplicht. De koepelorganisaties Brandweer Nederland, GGD GHOR Nederland en Ambulancezorg Nederland hebben in 2016 in kaart gebracht welke activiteiten wel of niet belastingplichtig zijn. Op landelijk niveau vindt hierover overleg met de fiscus plaats. Bij het opmaken van de kaderbrief voor begroting 2019 is dat nog niet duidelijk. Vervolgens zal VGGM concrete afspraken met de eigen inspecteur maken. Vanaf boekjaar 2018 maken wij voor zover nodig naast de reguliere jaarrekening ook een fiscale jaarrekening op.

5. Recapitulatie inwonerbijdrage 2018 - 2019

Inwonerbijdrage 2018 t.b.v. GGD + GHOR	€ 13,32
Autonome ontwikkelingen:	
Loon-/prijscompensatie 2019	0,31
Loon-/prijscompensatie inhaaleffect 2017 (o.b.v CEP maart 2018)	PM
Bijdrage 2019	€ 13,63

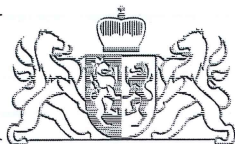
Bijdrage t.b.v. bevolkingszorg	
Verevening op nacalculatiebasis (afhankelijk van de feitelijke inzet)	
Inzet bevolkingszorg	€ 0,15

Inwonerbijdrage 2018 (op basis van inwoners 0-18) t.b.v. basisaanbod JGZ 0-4 jarige	€ 55,51
Autonome ontwikkelingen:	
Loon-/prijscompensatie 2019	1,29
Bijdrage 2019	€ 56,80

MEMO

6. Recapitulatie bijdrage brandweertaken 2018- 2019

	Bijdrage 2018 (cf begr 2018)	Looncomp. 2,70%	Prijscomp. 1,40%	Bijdrage 2019
Arnhem	€ 10.970.089	€ 207.335	€ 46.074	€ 11.223.498
Barneveld	€ 3.405.124	€ 64.357	€ 14.302	€ 3.483.782
Doesburg	€ 669.476	€ 12.653	€ 2.812	€ 684.940
Duiven	€ 782.199	€ 14.784	€ 3.285	€ 800.268
Ede	€ 6.131.808	€ 115.891	€ 25.754	€ 6.273.453
Lingew aard	€ 1.862.602	€ 35.203	€ 7.823	€ 1.905.628
Nijkerk	€ 2.641.760	€ 49.929	€ 11.095	€ 2.702.784
Overbetuwe	€ 2.078.680	€ 39.287	€ 8.730	€ 2.126.697
Renkum	€ 1.765.172	€ 33.362	€ 7.414	€ 1.805.948
Rheden	€ 2.567.327	€ 48.522	€ 10.783	€ 2.626.633
Rozendaal	€ 75.045	€ 1.418	€ 315	€ 76.778
Rijnw aarden	€ 678.343	€ 12.821	€ 2.849	€ 694.013
Scherpenzeel	€ 455.625	€ 8.611	€ 1.914	€ 466.150
Wageningen	€ 1.523.566	€ 28.795	€ 6.399	€ 1.558.760
Westervoort	€ 785.483	€ 14.846	€ 3.299	€ 803.628
Zevenaar	€ 1.574.588	€ 29.760	€ 6.613	€ 1.610.961
	€ 37.966.886	€ 717.574	€ 159.461	€ 38.843.921



provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

De Raad van de gemeente Duiven
T.a.v. de raad
Postbus 6
6920 AA DUIVEN

datum 14 december 2017
zaaknummer 2017-016651
onderwerp
Toezichtvorm 2018 en aandachtspunten 2019 Gelderse
gemeenschappelijke regelingen

Geachte leden van de gemeenteraad en het college van B&W,

Onderstaande brief is verstuurd aan het algemeen en dagelijks bestuur van alle Gelderse gemeenschappelijke regelingen, die onder ons toezicht staan. Alle gemeenschappelijke regelingen staan voor het jaar 2018 onder repressief toezicht (de minst belastende vorm van toezicht).

Geacht Bestuur,

Binnen de provincie Gelderland zijn 49 gemeenschappelijke regelingen die de begroting en de jaarrekening aan Gedeputeerde Staten moeten inzenden. Uw gemeenschappelijke regeling is er daar één van.

Wij hebben de begroting 2018 van uw gemeenschappelijke regeling ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikelen 203 van de Gemeentewet en 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen hebben wij uw begroting beoordeeld op de financiële positie van uw gemeenschappelijke regeling voor het jaar 2018. Daarbij hebben wij ook de door u vastgestelde jaarrekening 2016 betrokken.

Dit heeft tot de conclusie geleid dat uw gemeenschappelijke regeling voor het jaar 2018 onder repressief toezicht (minst belastende vorm) valt. Wij hebben de begroting 2018 voor kennisgeving aangenomen.

In bijlage 1 vindt u een aantal belangrijke aspecten van het toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Wij vragen uw aandacht hiervoor bij het opstellen van de begroting 2019, de meerjarenraming 2020-2022 en de jaarrekening 2017. Wij attenderen u met name op de genoemde fatale termijnen voor inzending van de begroting en jaarrekening en de bepalingen en richtlijnen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Deze bepalingen en richtlijnen treden in werking met ingang van het begrotingsjaar 2018.

Wij verzoeken u wijzigingen met betrekking tot uw gemeenschappelijke regeling (bijv. gegevens contactpersoon, naamswijziging of het oprichten van nieuwe gemeenschappelijke regelingen) aan onderstaande contactpersoon door te geven.

inlichtingen bij mw. A. Mohammed Amin

e-mailadres post@gelderland.nl

telefoonnummer (026) 359 92 63

BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28.50.10.824
IBAN-nummer: NL74BNGH0285010824
BIC-code van de BNG: BNGHNL2G

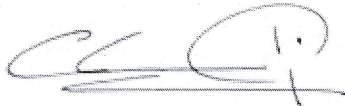
btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

Mocht u willen reageren op deze brief of wijzigingen willen doorgeven, dan kunt u contact opnemen met mevrouw A. Mohammed Amin, telefoon: 026-359 9263, email: a.mohammed_amin@gelderland.nl.

Voor een overzicht van alle gemeenschappelijke regelingen in Gelderland verwijzen wij u naar de website: <https://www.gelderland.nl/Kaartenencijfers>, onderdeel Bestuur en organisatie (Gelderse gemeentelijke samenwerking).

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Gelderland



Commissaris
van de Koning



secretaris

Bijlage 1: Aandachtspunten provinciaal toezicht

BIJLAGE 1: aandachtspunten provinciaal toezicht

Financieel toezicht

In artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is voor zowel de begroting als voor de jaarrekening een uiterste datum van inzending opgenomen. Een gemeenschappelijke regeling die één van deze data overschrijdt, kan door ons onder preventief toezicht worden gesteld.

Voor een actueel inzicht in de financiële positie van uw gemeenschappelijke regeling, is het noodzakelijk dat u voldoet aan de inzendtermijnen voor de vastgestelde begroting en de jaarrekening zoals die zijn vermeld in de Wgr. Dit is met name van belang voor de gemeenten die deelnemen aan uw gemeenschappelijke regeling, zodat zij deze informatie kunnen meenemen in hun eigen begrotingscyclus. Bovengenoemde inzendtermijnen betekenen dat de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting vóór 1 augustus van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient wordt ingezonden en dat de door het algemeen bestuur vastgestelde jaarrekening vóór 15 juli van het jaar volgend op het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft moet worden ingezonden. Op basis van een wetswijziging is per 1 januari 2015 de inzendtermijn van de begroting 1 augustus (in plaats van 15 juli) voor aanvang van het begrotingsjaar geworden. Wij dringen er bij u dan ook op aan de vastgestelde begroting 2019 en de vastgestelde jaarrekening 2017 tijdig in te zenden (binnen de wettelijke termijnen). Overschrijding van de inzendtermijnen kan leiden tot het instellen van preventief (zwaardere vorm van) toezicht.

Criteria repressief toezicht in 2019

Uitgangspunt bij onze besluitvorming over de begroting zijn de kaders en criteria genoemd in de Gemeentewet, de Wet gemeenschappelijke regelingen, de Algemene wet bestuursrecht, het Besluit Begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader. De uitgangspunten om voor het begrotingsjaar 2019 voor het repressieve toezicht in aanmerking te komen zijn:

1. de begroting 2019 dient naar ons oordeel in structureel en reëel evenwicht te zijn of als dat niet het geval is, dient de meerjarenraming aannemelijk te maken dat dit evenwicht in 2022 uiterlijk tot stand zal worden gebracht;
2. de jaarrekening 2017 behoort in structureel en reëel evenwicht te zijn; indien de jaarrekening niet in evenwicht is zal het structureel tekort worden betrokken bij ons onderzoek van de begroting 2019. Dit betekent dat door de gemeente in de jaarrekening goed inzicht moet worden gegeven in het structurele en incidentele aandeel van het tekort;
3. de door het Algemeen Bestuur vastgestelde jaarrekening 2017 en de vastgestelde begroting 2019 dienen tijdig, respectievelijk vóór 15 juli en 1 augustus 2018, aan ons te zijn toegezonden.

Met het begrip structureel evenwicht wordt bedoeld dat in de begroting structurele lasten gedekt dienen te worden door structurele baten. Het reëel evenwicht houdt in dat onderzoek wordt gedaan naar de realiteit van de ramingen. Daarbij dient de begroting/meerjarenraming uiteraard volledig te zijn.

Uitvoeringsprogramma Interbestuurlijk toezicht

Interbestuurlijk toezicht (IBT) is het toezicht tussen de verschillende overheidslagen. Zo houdt de provincie Gelderland toezicht op de uitvoering van wettelijke taken door lokale overheden (gemeenten, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen) in Gelderland. De provincie houdt toezicht bij lokale overheden op de volgende gebieden: ruimtelijke ordening, bouwen en wonen, milieu, financiën, archief, huisvesting verblijfsgerechtigden, water en tot slot monumentenzorg en archeologie.

In het Uitvoeringsprogramma Interbestuurlijk Toezicht 2016-2019 is per toezichtgebied beschreven wat de belangrijkste risico's zijn als de betreffende wettelijke taak door lokale overheden niet goed wordt uitgevoerd, welke informatie de provincie als toezichthouder wil ontvangen van de lokale overheden en wanneer volgens de provincie sprake is van een goede, matige of gebrekkige taakuitvoering. Het Uitvoeringsprogramma is te vinden op de website www.gelderland.nl/ibt.

Wetgeving

Artikel 34 van de Wgr stelt algemene regels ten aanzien van de begroting en jaarrekening. Het gaat hier om aanvullingen op de Gemeentewet. Daarnaast is de Gemeentewet ook van toepassing op een gemeenschappelijke regeling en daarmee ook de aanvullende regels die door de minister zijn gesteld, zoals het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Op grond van het Wijzigingsbesluit BBV (17-03-2016 staatsblad nr.2016, 10) zijn vanaf begrotingsjaar 2018 de wijzigingen van het BBV voor alle regelingen van toepassing. Het gaat onder andere om de financiële kengetallen (zoals structurele begrotingsruimte in het begrotingsjaar en meerjarig, de solvabiliteitsratio en de netto schuldquote) en de geprognosticeerde balans.

Daarnaast heeft de Commissie BBV in oktober 2016 een nieuwe notitie Verbonden partijen gepubliceerd. Hierin wordt aandacht besteed aan de relevante aspecten van verbonden partijen met betrekking tot vraagstukken van begroting, verantwoording en governance voor gemeenten, provincies en waterschappen. De notitie is te vinden op de website van de Commissie BBV: <http://www.commissiebbv.nl/begroten/notities-commissie/>.

Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader

Bij wet is geregeld dat Gedeputeerde Staten (GS) in elke provincie toezicht houden op de ontwikkeling van de financiële positie van gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. Voor het financieel toezicht op de provincies is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) verantwoordelijk. Deze dertien toezichthouders maken gezamenlijk afspraken over de wijze waarop zij het toezicht invullen. Het kader 'Kwestie van evenwicht' geeft de richting van de invulling van het financieel toezicht aan. Het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader is te vinden op de website www.gelderland.nl/ibt.

Financiële verordening

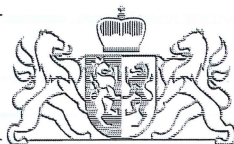
Gemeenschappelijke regelingen zijn volgens artikel 212 van de Gemeentewet (dat overeenkomstig van toepassing is op gemeenschappelijke regelingen) verplicht om een financiële verordening op te stellen. In deze verordening komen de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie aan de orde. Deze verordening waarborgt dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan. Artikel 214 van de Gemeentewet bepaalt vervolgens dat de financiële verordening binnen twee weken na vaststelling door het Algemeen Bestuur wordt ingezonden aan Gedeputeerde Staten.

Wij verzoeken u ons uw financiële verordening toe te zenden, mocht u dat nog niet hebben gedaan sinds de vaststelling ervan. Gewijzigde verordeningen ontvangen wij in de toekomst graag binnen twee weken na vaststelling.

Meer informatie

Op onderstaande website worden alle Gelderse gemeenschappelijke regelingen (waar de provincie Gelderland toezicht op houdt) in beeld gebracht en kunt u van alle regelingen (per 1 oktober 2017) de gegevens inzien: <https://www.gelderland.nl/Kaartenencijfers>, onderdeel Bestuur en organisatie (Gelderse gemeentelijke samenwerking).

Daarnaast publiceert de provincie alle (openbare) financiële data van alle Gelderse gemeenten. Deze zijn te vinden op de website <http://ftgelderland.databank.nl>. Hier kunt u ook met behulp van het dashboard vergelijkingen tussen gemeenten maken.



provincie
GELDERLAND

Bezoekadres
Markt 11
6811 CG Arnhem

Postadres
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11
e-mailadres post@gelderland.nl
internetsite www.gelderland.nl

Gemeente Duiven
T.a.v. het college
Postbus 6
6920 AA DUIVEN

datum
14 december 2017

zaaknummer
2017-016651

onderwerp
Toezichtvorm 2018 en aandachtspunten 2019 Gelderse
gemeenschappelijke regelingen

Geachte leden van de gemeenteraad en het college van B&W,

Onderstaande brief is verstuurd aan het algemeen en dagelijks bestuur van alle Gelderse gemeenschappelijke regelingen, die onder ons toezicht staan. Alle gemeenschappelijke regelingen staan voor het jaar 2018 onder repressief toezicht (de minst belastende vorm van toezicht).

Geacht Bestuur,

Binnen de provincie Gelderland zijn 49 gemeenschappelijke regelingen die de begroting en de jaarrekening aan Gedeputeerde Staten moeten inzenden. Uw gemeenschappelijke regeling is er daar één van.

Wij hebben de begroting 2018 van uw gemeenschappelijke regeling ontvangen. Gelet op het bepaalde in artikelen 203 van de Gemeentewet en 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen hebben wij uw begroting beoordeeld op de financiële positie van uw gemeenschappelijke regeling voor het jaar 2018. Daarbij hebben wij ook de door u vastgestelde jaarrekening 2016 betrokken.

Dit heeft tot de conclusie geleid dat uw gemeenschappelijke regeling voor het jaar 2018 onder repressief toezicht (minst belastende vorm) valt. Wij hebben de begroting 2018 voor kennisgeving aangenomen.

In bijlage 1 vindt u een aantal belangrijke aspecten van het toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Wij vragen uw aandacht hiervoor bij het opstellen van de begroting 2019, de meerjarenraming 2020-2022 en de jaarrekening 2017. Wij attenderen u met name op de genoemde fatale termijnen voor inzending van de begroting en jaarrekening en de bepalingen en richtlijnen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Deze bepalingen en richtlijnen treden in werking met ingang van het begrotingsjaar 2018.

Wij verzoeken u wijzigingen met betrekking tot uw gemeenschappelijke regeling (bijv. gegevens contactpersoon, naamswijziging of het oprichten van nieuwe gemeenschappelijke regelingen) aan onderstaande contactpersoon door te geven.

inlichtingen bij mw. A. Mohammed Amin

e-mailadres post@gelderland.nl

telefoonnummer (026) 359 92 63

BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28.50.10.824
IBAN-nummer: NL74BNGH0285010824
BIC-code van de BNG: BNGHNL2G

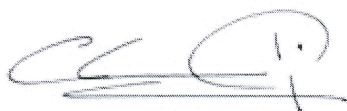
btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

Mocht u willen reageren op deze brief of wijzigingen willen doorgeven, dan kunt u contact opnemen met mevrouw A. Mohammed Amin, telefoon: 026-359 9263, email: a.mohammed_amin@gelderland.nl.

Voor een overzicht van alle gemeenschappelijke regelingen in Gelderland verwijzen wij u naar de website: <https://www.gelderland.nl/Kaartenencijfers>, onderdeel Bestuur en organisatie (Gelderse gemeentelijke samenwerking).

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Gelderland



Commissaris
van de Koning



secretaris

Bijlage 1: Aandachtspunten provinciaal toezicht

BIJLAGE 1: aandachtspunten provinciaal toezicht

Financieel toezicht

In artikel 34 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is voor zowel de begroting als voor de jaarrekening een uiterste datum van inzending opgenomen. Een gemeenschappelijke regeling die één van deze data overschrijdt, kan door ons onder preventief toezicht worden gesteld.

Voor een actueel inzicht in de financiële positie van uw gemeenschappelijke regeling, is het noodzakelijk dat u voldoet aan de inzendtermijnen voor de vastgestelde begroting en de jaarrekening zoals die zijn vermeld in de Wgr. Dit is met name van belang voor de gemeenten die deelnemen aan uw gemeenschappelijke regeling, zodat zij deze informatie kunnen meenemen in hun eigen begrotingscyclus. Bovengenoemde inzendtermijnen betekenen dat de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting vóór 1 augustus van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient wordt ingezonden en dat de door het algemeen bestuur vastgestelde jaarrekening vóór 15 juli van het jaar volgend op het jaar waarop de jaarrekening betrekking heeft moet worden ingezonden. Op basis van een wetswijziging is per 1 januari 2015 de inzendtermijn van de begroting 1 augustus (in plaats van 15 juli) voor aanvang van het begrotingsjaar geworden. Wij dringen er bij u dan ook op aan de vastgestelde begroting 2019 en de vastgestelde jaarrekening 2017 tijdig in te zenden (binnen de wettelijke termijnen). Overschrijding van de inzendtermijnen kan leiden tot het instellen van preventief (zwaardere vorm van) toezicht.

Criteria repressief toezicht in 2019

Uitgangspunt bij onze besluitvorming over de begroting zijn de kaders en criteria genoemd in de Gemeentewet, de Wet gemeenschappelijke regelingen, de Algemene wet bestuursrecht, het Besluit Begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader. De uitgangspunten om voor het begrotingsjaar 2019 voor het repressieve toezicht in aanmerking te komen zijn:

1. de begroting 2019 dient naar ons oordeel in structureel en reëel evenwicht te zijn of als dat niet het geval is, dient de meerjarenraming aannemelijk te maken dat dit evenwicht in 2022 uiterlijk tot stand zal worden gebracht;
2. de jaarrekening 2017 behoort in structureel en reëel evenwicht te zijn; indien de jaarrekening niet in evenwicht is zal het structureel tekort worden betrokken bij ons onderzoek van de begroting 2019. Dit betekent dat door de gemeente in de jaarrekening goed inzicht moet worden gegeven in het structurele en incidentele aandeel van het tekort;
3. de door het Algemeen Bestuur vastgestelde jaarrekening 2017 en de vastgestelde begroting 2019 dienen tijdig, respectievelijk vóór 15 juli en 1 augustus 2018, aan ons te zijn toegezonden.

Met het begrip structureel evenwicht wordt bedoeld dat in de begroting structurele lasten gedekt dienen te worden door structurele baten. Het reëel evenwicht houdt in dat onderzoek wordt gedaan naar de realiteit van de ramingen. Daarbij dient de begroting/meerjarenraming uiteraard volledig te zijn.

Uitvoeringsprogramma Interbestuurlijk toezicht

Interbestuurlijk toezicht (IBT) is het toezicht tussen de verschillende overheidslagen. Zo houdt de provincie Gelderland toezicht op de uitvoering van wettelijke taken door lokale overheden (gemeenten, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen) in Gelderland. De provincie houdt toezicht bij lokale overheden op de volgende gebieden: ruimtelijke ordening, bouwen en wonen, milieu, financiën, archief, huisvesting verblijfsgerechtigden, water en tot slot monumentenzorg en archeologie.

In het Uitvoeringsprogramma Interbestuurlijk Toezicht 2016-2019 is per toezichtgebied beschreven wat de belangrijkste risico's zijn als de betreffende wettelijke taak door lokale overheden niet goed wordt uitgevoerd, welke informatie de provincie als toezichthouder wil ontvangen van de lokale overheden en wanneer volgens de provincie sprake is van een goede, matige of gebrekkige taakuitvoering. Het Uitvoeringsprogramma is te vinden op de website www.gelderland.nl/ibt.

Wetgeving

Artikel 34 van de Wgr stelt algemene regels ten aanzien van de begroting en jaarrekening. Het gaat hier om aanvullingen op de Gemeentewet. Daarnaast is de Gemeentewet ook van toepassing op een gemeenschappelijke regeling en daarmee ook de aanvullende regels die door de minister zijn gesteld, zoals het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Op grond van het Wijzigingsbesluit BBV (17-03-2016 staatsblad nr.2016, 10) zijn vanaf begrotingsjaar 2018 de wijzigingen van het BBV voor alle regelingen van toepassing. Het gaat onder andere om de financiële kengetallen (zoals structurele begrotingsruimte in het begrotingsjaar en meerjarig, de solvabiliteitsratio en de netto schuldquote) en de geprognosticeerde balans.

Daarnaast heeft de Commissie BBV in oktober 2016 een nieuwe notitie Verbonden partijen gepubliceerd. Hierin wordt aandacht besteed aan de relevante aspecten van verbonden partijen met betrekking tot vraagstukken van begroting, verantwoording en governance voor gemeenten, provincies en waterschappen. De notitie is te vinden op de website van de Commissie BBV: <http://www.commissiebbv.nl/begroten/notities-commissie/>.

Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader

Bij wet is geregeld dat Gedeputeerde Staten (GS) in elke provincie toezicht houden op de ontwikkeling van de financiële positie van gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. Voor het financieel toezicht op de provincies is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) verantwoordelijk. Deze dertien toezichthouders maken gezamenlijk afspraken over de wijze waarop zij het toezicht invullen. Het kader 'Kwestie van evenwicht' geeft de richting van de invulling van het financieel toezicht aan. Het Gemeenschappelijk Financieel Toezichtkader is te vinden op de website www.gelderland.nl/lbt.

Financiële verordening

Gemeenschappelijke regelingen zijn volgens artikel 212 van de Gemeentewet (dat overeenkomstig van toepassing is op gemeenschappelijke regelingen) verplicht om een financiële verordening op te stellen. In deze verordening komen de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie aan de orde. Deze verordening waarborgt dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan. Artikel 214 van de Gemeentewet bepaalt vervolgens dat de financiële verordening binnen twee weken na vaststelling door het Algemeen Bestuur wordt ingezonden aan Gedeputeerde Staten.

Wij verzoeken u ons uw financiële verordening toe te zenden, mocht u dat nog niet hebben gedaan sinds de vaststelling ervan. Gewijzigde verordeningen ontvangen wij in de toekomst graag binnen twee weken na vaststelling.

Meer informatie

Op onderstaande website worden alle Gelderse gemeenschappelijke regelingen (waar de provincie Gelderland toezicht op houdt) in beeld gebracht en kunt u van alle regelingen (per 1 oktober 2017) de gegevens inzien: <https://www.gelderland.nl/Kaartenencijfers>, onderdeel Bestuur en organisatie (Gelderse gemeentelijke samenwerking).

Daarnaast publiceert de provincie alle (openbare) financiële data van alle Gelderse gemeenten. Deze zijn te vinden op de website <http://ftgelderland.databank.nl>. Hier kunt u ook met behulp van het dashboard vergelijkingen tussen gemeenten maken.



Kennisgeving aan de gemeenteraad

Registratienr. Corsa: 17int02248

Zaaknr.: 17DV02132

Portefeuillehouder(s): Wethouder Van Groningen
Ter agendering in Agendacommissie op

Voor vragen

Naam: Dick Boschman
Telefoon: (0316) 27 93 81
E-mail: d.boschman@duiven.nl

Onderwerp: Prestatieafspraken Vivare en Woonzorg Nederland

Aanleiding voor deze kennisgeving

Vivare, huurdersvereniging en gemeente hebben dit jaar voor de eerste keer de prestatieafspraken conform de nieuwe Woningwet opgesteld. De afspraken hebben vorm gekregen via een intensief traject van meerdere ambtelijke sessies. Ook met de andere corporatie in onze gemeente, Woonzorg Nederland, zijn prestatieafspraken gemaakt.

In deze kennisgeving leest u de belangrijkste gemaakte afspraken met de corporaties. De gemaakte prestatieafspraken zijn als bijlagen bij deze kennisgeving gevoegd.

Relevant beleidskader

De nieuwe Woningwet is vanaf 2015 van kracht. De wet regelt het jaarlijks maken van afspraken tussen gemeenten en huurdersorganisaties over de prestaties die ze gaan leveren. Woningcorporaties moeten een overzicht met de voorgenomen werkzaamheden op het grondgebied van de gemeente opstellen. Dit overzicht moet uiterlijk op 1 juli in het bezit zijn van de gemeente, de huurdersvereniging en bewonerscommissies. Dit wordt ook 'het bod' genoemd. Van zowel Vivare als Woonzorg Nederland hebben wij voor 1 juli een bod mogen ontvangen. Het bod is het startpunt voor het maken van de prestatieafspraken. De corporatie moet de gemeente en huurdersorganisatie uitnodigen voor een overleg over het bod. Elke corporatie moet uiterlijk op 15 december prestatieafspraken gemaakt hebben met genoemde partijen.

Inhoud van de mededeling

Prestatieafspraken met Vivare

Voor de zomer hebben wij het bod van Vivare ontvangen. Na de zomer is gestart met het opstellen van de afspraken. Er hebben meerdere ambtelijke sessies plaatsgevonden om de afspraken vorm te geven. Hiervoor zijn de beleidsvoornemens en keuzes van Vivare uit het bod opgenomen in de prestatieafspraken en zijn deze aangevuld/aangescherpt met beleidsvoornemens en keuzes van de gemeente. De huurdersvereniging is bij al deze sessies vertegenwoordigd geweest en heeft bij de bespreking van de prestatieafspraken op- en aanmerkingen geplaatst. De huurdersvereniging kan instemmen met de gemaakte afspraken



De prestatieafspraken zijn opgedeeld in 3 thema's:

- Beschikbaarheid en betaalbaarheid (Vivare en gemeente werken samen aan voldoende beschikbare en betaalbare huurwoningen)
- Kwaliteit (Vivare en gemeente werken samen aan een 'duurzaam thuis')
- Leefbaarheid (Vivare en gemeente hebben een gezamenlijk belang bij leefbare wijken)

met elk vaste onderdelen (afspraken, verantwoording en regulier werk). Daarnaast zijn er procesafspraken gemaakt om de voortgang en actualisatie van de prestatieafspraken te waarborgen. De belangrijkste afspraken bij deze thema's zijn:

1. Gemeente en Vivare gaan in gesprek om te bekijken of de druk op de Duivense huurwoningmarkt op korte termijn verlicht kan worden door het al dan niet tijdelijk toevoegen van extra woningen;
2. Gemeente en Vivare gaan in 2018 een pilot uitvoeren met het toepassen van andere woonvormen binnen de bestaande voorraad;
3. Vivare zal in 2018 en 2019 de woningtoewijzing in Loo en Groessen uitvoeren door de eengezinswoningen aan te bieden via het lotingsmodel en de kleinere woningen via het aanbodmodel. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wens van de beide dorpsraden (die geformuleerd is in de Woonalliantie Groessen en Loo);
4. Vivare investeert in Duiven de komende 4 jaar € 6 miljoen in het verduurzamen van de woningen. Op die manier wil Vivare de gemiddelde energieindex (EI) van kleiner dan 1,4 halen;
5. Gemeente en Vivare gaan in 2018 met elkaar in gesprek om te onderzoeken hoe het thema 'duurzaam thuis' vorm kan krijgen vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid. De uitkomst vormt input voor de prestatieafspraken van 2019;
6. Gemeente en Vivare gaan met elkaar in gesprek met als doel om de uitstroom van bijzondere (zorg) doelgroepen (maatschappelijke opvang, GGZ, jeugd en beschermd wonen) goed te laten verlopen door te zorgen voor passende huisvesting voor mensen die zelf niet kunnen voorzien in woonruimte;
7. Indien er voor de buurten/ straten met veel Vivare woningen concrete projectvoorstellen komen, die erop gericht zijn om de leefbaarheid in de directe omgeving c.q. het maatschappelijk 'cement' in de wijk te versterken, wordt voor de betreffende buurt/ straat samen met de bewoners bekeken hoe hier invulling aan wordt gegeven;
8. Vivare zet in op vroegtijdig ondersteunen van huurders bij voorkomen van huurachterstanden om ontruiming te voorkomen.

Prestatieafspraken met Woonzorg Nederland

De prestatieafspraken met Woonzorg Nederland (hierna Woonzorg) hebben een minder intensief traject doorlopen. Dit heeft te maken met het beperkte aantal wooneenheden van Woonzorg (179 eenheden) in de gemeente Duiven en omdat we dit eerste jaar prestatieafspraken "nieuwe stijl" voorrang hebben gegeven aan het tot stand komen van de prestatieafspraken met Vivare. Ook Woonzorg heeft voor haar activiteiten in Duiven een bod gedaan. Deze is doorgenomen, besproken en vertaald in prestatieafspraken. Met deze gemaakte afspraken blijft Woonzorg Nederland op het gebied van betaalbaarheid,

Kennisgeving

beschikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid in 2018 doen wat ze nu ook doen. De bewonerscommissies van Woonzorg Nederland zijn tevreden met de gemaakte afspraken en hebben de afspraken mede ondertekend. Voor de prestatieafspraken 2019 willen op basis van onze Woonvisie Woonzorg Nederland wel uitdagen om met meer visie te komen ten opzichte van het Duivense bezit.

Duiven, 12 december 2017.

Burgemeester en wethouders van Duiven,

secretaris,

burgemeester,

Bijlagen:

Registratienummer Corsa:

1. 17int02245
2. 17int02246

Omschrijving:

Prestatieafspraken Vivare
Prestatieafspraken Woonzorg Nederland

Verdere informatie:

- 1.



Prestatieafspraken 2018-2020

Inleiding

Op basis van de Woonvisie 2025 maken Vivare, de gemeente Duiven en de Huurdersvereniging TweeStromenland prestatieafspraken voor de periode 2018-2020. In de lijn van de herziene Woningwet 2015 worden de prestatieafspraken jaarlijks geactualiseerd, aan de hand van het "bod" van Vivare. Dit bod bestaat uit een activiteitenoverzicht waarin Vivare duidelijk maakt wat haar bijdrage is aan de uitvoering van het volkshuisvestingsbeleid. Het bod dient naar redelijkheid te zijn: de investeringen dienen in verhouding te staan tot de volkshuisvestelijke opgave gecombineerd met het financiële vermogen van de corporatie. Vivare heeft bij de totstandkoming van het bod overleg gevoerd met de Huurdersvereniging TweeStromenland. De prestatie afspraken 2018 worden in lijn met de nieuwe woningwet als tripartiete overeenkomst tussen gemeente, Vivare en huurdervereniging opgesteld.

Samenwerking

Gemeente, Vivare en Huurdersvereniging TweeStromenland dragen vanuit hun eigen rol bij aan een goede en respectvolle samenwerking, waarbij rekening wordt gehouden met elkaars belangen en verantwoordelijkheden.

De partijen betrekken elkaar actief bij beleidsvorming op het gebied van wonen, onder meer door een adequate overlegstructuur, het delen van onderzoeksgegevens en een actieve bijdrage aan overleggen.

Procedures

Overleg

De gemeente, Vivare en Huurdersvereniging TweeStromenland voeren drie keer per jaar bestuurlijk overleg. In februari van het jaar over de evaluatie van de prestatieafspraken van het voorgaande jaar. In juli met een toelichting op het bod en in november over de nieuw af te sluiten prestatieafspraken (zie hiervoor ook jaaragenda). Tijdens deze bijeenkomsten informeren en consulteren partijen elkaar over hun activiteiten en plannen. Vivare initieert het bestuurlijk overleg en de gemeente fungeert als gastheer. Los van het gezamenlijke bestuurlijke overleg kunnen partijen op verzoek bilateraal overleg voeren. Zij betrachten hierbij maximale transparantie.

Daarnaast is er ten minste drie keer per jaar ambtelijk overleg. In dit overleg vindt afstemming plaats over lopende zaken en projecten. Verder is de monitoring van de prestatieafspraken een vast agendapunt en wordt het bestuurlijk overleg voorbereid. Een keer per jaar staat de voortgang van de samenwerking en proces van de prestatieafspraken centraal tijdens een ambtelijk en bestuurlijk overleg. Naast de reguliere deelnemers schuiven dan ook vertegenwoordigers van de andere beleidsvelden/afdelingen aan.

De gemeenten waarin Vivare actief is, hebben de intentie om in 2018 ambtelijk in overleg te gaan met Vivare, om te bekijken of er gemeente-overtiggende onderwerpen in regionaal verband opgepakt kunnen worden.

Partijen gaan hierbij uit van de volgende omgangsregels:

- Gezamenlijkheid van gemeente, Vivare en de Huurdersvereniging TweeStromenland is het uitgangspunt in de totstandkoming van de prestatieafspraken en de uitvoering hiervan. Dit vraagt optimale transparantie naar elkaar.

- De woonvisie geeft het kader waarbinnen samengewerkt wordt. Dit is niet in beton gegoten. Bij ontwikkelingen buiten dit kader geldt dat dit in afstemming gebeurt tussen de drie partijen.
- Partijen informeren elkaar tijdig over ontwikkelingen en investeringen.
- Partijen benutten elkaars kennis en invloed om plannen verder te brengen. Dit vraagt een uitnodigende houding naar elkaar.

Jaaragenda

Om te komen tot een werkbare en zich ontwikkelende samenwerking en prestatieafspraken, zijn volgende stappen jaarlijks van meerwaarde:

Eerste kwartaal: evaluatie van het uitvoeringsprogramma voorgaande jaar

In het eerste kwartaal van 2018, en volgende jaren, evalueren de drie partijen het resultaat van de uitvoering van afspraken naar inhoud en proces over het voorgaande jaar. Daarmee ontstaat ook de basis voor de verantwoording door Vivare in haar volkshuisvestingsverslag dat uiterlijk 1 mei moet zijn ingediend.

1 Juli: bod Vivare

Conform de Woningwet 2015 brengt Vivare voor 1 juli 2018 haar bod uit voor 2019 en 2020 (zo concreet mogelijk) met een doorkijk naar de periode 2021. Dit doet zij vanaf dit jaar jaarlijks; de eerste twee jaar concreet met een doorkijk naar vijf jaar. In het bod volgt Vivare de gewenste prestaties uit de Woonvisie Duiven 2025, zoals verwerkt in de gezamenlijke doelen van deze prestatieafspraken. Bovendien geeft Vivare daarbij aan welke prestaties zij van de gemeente en de Huurdersvereniging TweeStroomland nodig hebben om een effectieve bijdrage te kunnen leveren aan de Woonvisie. Vivare overlegt met de Huurdersvereniging TweeStroomland over het concept bod en legt die daarna ter advies voor.

Vanaf 1 juli tot 1 november: werken aan prestatieafspraken

In juli bespreekt het bestuurlijk overleg het bod van Vivare en geeft dit vrij voor de onderhandelingen richting prestatieafspraken. Vervolgens gaan de partijen in overleg over de uitwerking van de prestatieafspraken. Hiertoe stellen zij een werkgroep in bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente, Vivare en de Huurdersvereniging TweeStroomland.

De werkgroep komt na het bestuurlijk overleg minimaal 3 maal bijeen:

- Tijdens de eerste bijeenkomst wordt besproken in welke mate het bod aansluit bij de woonvisie en de gezamenlijke doelen. Tevens zullen de gemeente en de Huurdersvereniging TweeStroomland dan aangeven welke prestaties zij voornemens zijn te leveren.
- Tijdens de tweede bijeenkomst wordt een eerste uitwerking van de prestatieafspraken besproken. Vertrekpunt is de uitwerking van de huidige set prestatieafspraken, die geactualiseerd zijn op basis van het bod en de voorziene bijdrage van de gemeente en de Huurdersvereniging TweeStroomland.
- Tijdens de derde bijeenkomst rondt de werkgroep de definitieve set prestatieafspraken af en stuurt ze ter vaststelling toe aan het bestuurlijk overleg.

1 november: prestatieafspraken

Partijen ronden voor 1 november de prestatieafspraken voor de komende twee jaar, met doorkijk naar vijf jaar, af zodat besluitvorming tijdig voor 15 december plaatsvindt.

1. Beschikbaarheid en betaalbaarheid

Vivare en de gemeente Duiven werken samen aan voldoende beschikbare en betaalbare huurwoningen.

Achtergrond

Het is van belang dat de omvang, huurprijddifferentiatie en de beschikbaarheid van de sociale huurwoningvoorraad aansluit bij de vraag(ontwikkeling) van de doelgroep die in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Hierover maken Vivare en de gemeente meerjarige afspraken.

Afspraken

- 1.1 Op basis van de kengetallen is het behouden van de huidige omvang van de voorraad op lange termijn te verdedigen. Aangezien de druk op de Duivense huurwoningmarkt de laatste jaren zeer hoog is, gaan de gemeente en Vivare in gesprek om te bekijken of deze druk op korte termijn verlicht kan worden door het al dan niet tijdelijk toevoegen van extra woningen. Hiervoor is een fundamenteel gesprek over het functioneren van de (huur)markt in de regio Arnhem en in de verschillende wijken in Duiven nodig, waarbij inzicht komt in de mechanismen van de markt, de rol van de gemeenten, marktpartijen en corporaties. Ook is het noodzakelijk een beeld te hebben in de sterktes en zwaktes van wijken in de gemeente zodat er met het oog op de enorme groei van het aantal 1 en 2 persoonshuishoudens en de aanstaande energietransitie de juiste keuzes voor wijken kunnen worden gemaakt. De gemeente neemt het initiatief voor dit gesprek.
- 1.2 Gemeente en Vivare gaan in 2018 verkennen op welke manier de bestaande voorraad beter benut kan worden door het toepassen van andere woonvormen. Ook wordt bekeken of er locaties zijn waar Vivare een rol van betekenis kan spelen voor tijdelijke huisvesting.
- 1.3 De gemeente voert in het eerste kwartaal van 2018, naar aanleiding van nieuwe regionale woningbouwafspraken, een inventarisatie uit naar bestaande en potentiële locaties voor woningbouw. De resultaten worden met Vivare gedeeld. Er wordt bekeken of er locaties zijn waar Vivare een rol van betekenis kan spelen voor tijdelijke huisvesting.
- 1.4 Vivare zal in 2018 en 2019 de woningtoewijzing in Loo en Groessen uitvoeren door woningen die geschikt zijn voor senioren omdat daar de badkamer en slaapkamer op de bg is aan te bieden via het aanbodmodel en de overige woningen aan te bieden via het lotingsmodel¹. De huisvesting van statushouders valt buiten deze afspraak.
- 1.5 Vivare en de gemeente onderzoeken in 2018 de positie van jongeren op de Duivense woningmarkt.

¹ Dit betekent dat er minder woningen via het lotingsmodel in de kern Duiven worden aangeboden, aangezien per gemeente 15% van de muterende woningen via loting aangeboden mag worden (Huisvestingsverordening Duiven 2015)

Hiertoe analyseren we:

- De leeftijd van huurders van nieuwe verhuurde woningen;
- De oorspronkelijke woonplaats van huurders van nieuw verhuurde woningen;
- De zoektijd gekoppeld aan meettijd en leeftijd.

Indien noodzakelijk bekijken we de mogelijkheden om maatwerk toe te passen voor deze groep woningzoekenden.

Verantwoording

- 1.6 De omvang van de portefeuille van Vivare blijft in 2018 stabiel met ca. 2530 zelfstandige wooneenheden.
- 1.7 Vivare stelt de betaalbaarheid van haar voorraad centraal en legt de focus op woningen in de goedkope en betaalbare voorraad. In de Duivense portefeuille heeft Vivare tussen de 80 en 85% gelabeld voor verhuur onder de tweede aftoppingsgrens van € 635,05 (prijspeil 2017) en daarmee bereikbaar voor huishoudens met huurtoeslag. Hiervan is:
 - 5-9% tot de kwaliteitskortingsgrens (€ 414,03),
 - 68-72% met een huurprijs tussen de € 414,03 en de € 592,55
 - 7-11% met een huur tussen de 1e en 2^e aftoppingsgrens (€ 592,55 - € 635,05)
- 1.8 Vivare en gemeente monitoren de komende jaren vraag en aanbod, door jaarlijks in kaart te brengen:
 - Totaal verhuurde woningen
 - Uitsplitsing vrijkomend huurwoningaanbod uit woonruimteverdeelsysteem naar loting, levensloopgeschikt, statushouders, stadsvernieuwingssurgenten, urgenten, woningruil
 - aantal toegewezen woningen via lokaal maatwerk, met uitsplitsing naar zorgpartij.
 - Aanbiedingscoëfficiënt en leegstandscijfers per buurt/complex
 - Markindexcijfer

De resultaten van de monitoring worden ook besproken met de huurdersvereniging.

Regulier werk

- 1.9 De woningen die in het scheidingsvoorstel DAEB/niet-DAEB zijn overgeheveld naar de niet-DAEB tak van Vivare, zullen conform de zienswijze van de gemeente worden verhuurd onder de liberalisatiegrens zolang de woningmarkt onder druk staat.
- 1.10 Vivare biedt maatwerk aan huurders die in de knel zijn gekomen qua huurprijs. We gaan met deze huurders in gesprek en bespreken de diverse oplossingsmogelijkheden. Indien nodig bestaat de mogelijkheid tot (tijdelijke) huurverlaging in specifieke en urgente situaties.
- 1.11 Verkoop zal alleen worden ingezet om de kwalitatieve doelstelling op de Vivare-portefeuille te bereiken en niet vanuit financiële overwegingen. Vivare zal de omvang van de verkoopvoorraad in de gemeente Duiven voorafgaand aan besluitvorming overleggen met gemeente en huurdersvereniging.
- 1.12 Vivare en gemeente delen onderzoeksgegevens met elkaar, zodat we vanuit eenzelfde basis keuzes maken op het gebied van wonen. Deze gegevens worden ook gedeeld met de huurdersvereniging.

2 Kwaliteit

Vivare en de gemeente Duiven hebben aandacht voor de kwaliteit van de bestaande voorraad.

Achtergrond

Als gevolg van de groeikerntaak heeft de gemeente Duiven veel wijken die zijn ontwikkeld in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw met een groot aandeel ruime eengezinswoningen. Vivare heeft ook veel van dit type woningen in haar portefeuille. Hierin kan meer onderscheid worden aangebracht in kwaliteit door differentiatie in uitstraling en interieur. Daarbij gaat ook aandacht uit naar de energetische kwaliteit van de woningvoorraad.

Afspraken

- 2.1 Vivare investeert in Duiven de komende 4 jaar € 6 miljoen in het verduurzamen van de woningen. Op die manier wil Vivare de gemiddelde energieindex (EI) van kleiner dan 1,4 halen.
- 2.2 Gemeente Duiven zal in 2018 een uitgewerkt plan ontwikkelen om de duurzaamheidsambitie voor 2050 te formuleren en de 'route' daarnaartoe te bepalen.
In lijn met de woonagenda van Aedes stelt Vivare in 2018 een plan van aanpak op voor haar woningvoorraad, met als uitgangspunt CO2-neutraal in 2050.

Verantwoording

- 2.3 Vivare zal inzicht geven in ingrepen in de bestaande voorraad. Het gaat hier om groot onderhoud, planmatig (meerjaren) onderhoud en duurzaamheid. Onderstaande tabel geeft inzicht in reeds geplande projecten en gereserveerde budgetten van Vivare voor de komende periode.

Begrote werkzaamheden periode 2018-2021

Maximale bedragen in miljoenen inclusief btw en indexering



- 2.4 Vivare streeft ernaar om te voldoen aan het Aedes energieconvenant 2012: eind 2020 de totale woningvoorraad naar een gemiddelde energieindex (EI) van kleiner dan 1,4 (gemiddeld label B). Om deze doelstelling zo effectief en efficiënt te kunnen halen, worden de werkzaamheden gecombineerd met andere onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd op complexniveau. De maatregelen richten zich op het isoleren van de buitenschil van de woning, zodat dit voor de huurder ook direct merkbaar kan zijn in energielasten.

Regulier werk

- 2.5 Bij de ingrepen om te voldoen aan het Aedes energieconvenant is het uitgangspunt van Vivare dat de zittende huurder hiervoor geen directe huurverhoging krijgt, wel wordt de streefhuur van de woning aangepast.
- 2.6 De huurdersvereniging informeert structureel haar leden over energiebesparing.

Levensloopgeschied

Daarnaast is het overheidsbeleid gericht op het uitgangspunt dat mensen langer thuis kunnen blijven wonen. Hiervoor zijn soms kleine aanpassingen in de woning voldoende om het wooncomfort gedurende langere tijd te borgen.

Afspraken

- 2.7 Gemeente en Vivare gaan in 2018 met elkaar in gesprek om te onderzoeken hoe het thema 'duurzaam thuis' vorm kan krijgen vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid. De gemeente neemt hiervoor het initiatief. De uitkomst vormt input voor de prestatieafspraken van 2019.

Regulier werk

- 2.8 Individuele pandaanpassingen kunnen door Vivare worden uitgevoerd. De kosten voor de huurder worden, afhankelijk van de hoogte, doorgerekend in de huur of in een keer afgerekend.
- 2.9 Bij de reguliere woningvoorraad verleent Vivare medewerking bij woningaanpassingen in het kader van de WMO. Daar waar het appartementencomplexen betreft zal Vivare de voorzieningen in de algemene ruimten in het kader van toegankelijkheid en veiligheid inventariseren, om te beoordelen of aanpassingen noodzakelijk en financieel en technisch haalbaar zijn. Als dat het geval is, worden aanpassingen uitgevoerd. Hierbij zal een integrale afweging voor het complex worden gemaakt.
- 2.10 De gemeente stemt WMO-aanpassingen in appartementencomplexen, waarbij de toegankelijkheid van het complex van belang is, voordat die worden uitgevoerd, af met Vivare.
- 2.11 De woningen met grote kostbare WMO-aanpassingen adverteert Vivare bij mutatie met voorrang voor mensen met een zorgindicatie. Hierbij zet de gemeente zich in om mensen met een zorgindicatie ook te wijzen op vrijkomende woningen.
- 2.12 De nieuwbouwwoningen die door Vivare worden gerealiseerd zijn levensloopgeschikt (conform definitie huisvestingsverordening). Bij groot onderhoud/renovatie wordt per project een afweging gemaakt t.a.v. technische en financiële haalbaarheid.
- 2.13 De gemeente en Vivare zoeken elkaar op om bovenstaande processen op elkaar aan te sluiten. Tevens zorgen we ervoor dat communicatie richting inwoners op elkaar is afgestemd. Hierbij wordt ook de huurdersvereniging betrokken.

3 Leefbaarheid

Vivare en de gemeente Duiven streven naar leefbare wijken. Onder leefbare wijken verstaan we 'de mate waarin de omgeving past bij de eisen en wensen die door de mensen die er wonen wordt gesteld'.

Achtergrond

De wereld verandert, ook in de wijken waar Vivare bezit heeft. Dit komt door veranderingen in de samenleving en omdat de gevolgen van het huidige kabinetsbeleid zichtbaar worden. De versoering onder de nieuwe Woningwet en de verschuiving van taken naar de gemeenten als gevolg van decentralisatie.

Hierdoor wordt de samenstelling van een gemiddelde wijk steeds kwetsbaarder. Ouderen moeten langer zelfstandig blijven wonen, net als mensen met een beperking. Het aantal mensen met verschillende etnische achtergronden en het aantal kleine huishoudens met huurtoeslag groeit. De leefbaarheid kan daarmee onder druk komen te staan. Vivare, gemeente en huurdersvereniging hebben een gezamenlijk belang in de wijken met bezit van Vivare om te zorgen voor een evenwichtige opbouw in de wijken.

Vivare, gemeente en huurdersvereniging hebben een gezamenlijk belang in de buurten/straten met bezit van Vivare. We spreken elkaar daarom aan op elkaars taken en verantwoordelijkheden. Vivare en gemeente trekken samen op in die buurten/straten waar extra aandacht nodig is. Dit vraagt van beiden een flexibele houding en inzet.

Afspraken

3.1 Gemeente en Vivare gaan met elkaar in gesprek met als doel om de uitstroom van bijzondere (zorg) doelgroepen (maatschappelijke opvang, GGZ, jeugd en beschermd wonen) goed te laten verlopen door te zorgen voor passende huisvesting voor mensen die zelf niet kunnen voorzien in woonruimte. Vanuit de extramuralisering van instellingszorg en centralisaties in het sociaal domein, neemt de gemeente haar regierol rond de afstemming van wonen en zorg. Dit betekent dat zij in 2018 het volgende inzichtelijk maakt:

- Opgave op basis van inzicht in de vraag vanuit verschillende doelgroepen.
- Afspraken over begeleiding en budget/inkoop met zorgaanbieders.
- Afstemming op gemeentelijk niveau van activiteiten van aanbieders van wonen en zorg.
- Bestaande afspraken tussen gemeente en corporaties.

Vivare zal in beeld brengen welke bestaande afspraken er al zijn tussen de corporatie en zorgaanbieders. Daarnaast werkt Vivare mee aan de huisvesting van deze doelgroep voor zorgaanbieders waar de gemeente afspraken mee heeft (gemaakt).

Daarnaast zal in gezamenlijkheid worden bekeken hoe er met woningtoewijzing van deze doelgroep moet worden omgegaan, zodat ook is gewaarborgd dat er goede begeleiding is na uitstroom.

3.2 De Huurdersvereniging TweeStroomland werkt in 2018 aan voorlichting van de huurders op de thema's: 'ik kan mijn huur niet meer betalen', 'ik heb een klacht', 'ik ga scheiden' en 'ruzie met de buren'. Hiertoe wordt o.a. informatie op de

website van de huurdersvereniging geplaatst met doorverwijzingen naar de juiste instanties.

- 3.3 Indien er voor de buurten/ straten met veel Vivare woningen concrete projectvoorstellen komen, die erop gericht zijn om de leefbaarheid in de directe omgeving c.q. het maatschappelijk 'cement' in de wijk te versterken, wordt voor de betreffende buurt/ straat samen met de bewoners bekeken hoe hier invulling aan wordt gegeven. Vivare en gemeente zijn in beginsel bereid hieraan, afhankelijk van rollen en verantwoordelijkheden, een extra (financiële) bijdrage te leveren.

Regulier werk

- 3.4 Een evenwichtige opbouw van de wijken met een sterke sociale cohesie is een gezamenlijk belang van de in het gebied actieve organisaties. Wanneer er in wijken leefbaarheidsproblemen ontstaan worden deze ter sprake gebracht. De gemeente en Vivare onderzoeken in dergelijke situatie samen met de betrokken maatschappelijke partners welke oplossingen er mogelijk zijn.
- 3.5 Vivare en gemeente onderzoeken in het 1^e kwartaal 2018 of er aangesloten wordt bij het kwartaal-overleg inzake Overlast Westervoort. Doel bij dit overleg is dat we de overlastsituaties die spelen in kaart brengen. De gemeente en Vivare onderzoeken vervolgens samen welke oplossingen er mogelijk zijn voor korte termijn en lange termijn.

Huisvesting statushouders

- 3.6 De gemeente krijgt vanuit het Rijk een taakstelling voor de huisvesting van statushouders. Gemeente en Vivare streven ernaar maximaal 10% van de jaarlijks voor verhuur vrijkomende woningen toe te wijzen aan statushouders. Vivare en gemeente gaan met elkaar in overleg om passende maatregelen te bespreken. De gemeente zal zich inspannen om andere verhuurders ook bij te laten dragen aan de taakstelling.
- 3.7 De gemeente is verantwoordelijk voor het aandragen van statushouders. Dit proces is van belang om gedurende het jaar een gelijkmatige verdeling te hebben in de huisvesting van statushouders ten opzichte van andere woningzoekenden. De gemeente zal zich daarom inspannen voor gelijkmatige spreiding in het aandragen van de statushouders gedurende het jaar.
- 3.8 De bijdrage van Vivare in het realiseren van de taakstelling is sterk afhankelijk van de mutatiegraad en bezettingsgraad (aantal statushouders per woning). De gemeente spant zich in om zoveel mogelijk statushouders met 'gezinshereniging' aan te dragen.
- 3.9 De gemeente is verantwoordelijk voor de inburgering van deze nieuwe inwoners en de huurdersvereniging geeft voorlichting over 'goed wonen'.
- 3.10 Het behouden van maatschappelijk draagvlak voor de huisvesting van statushouders is een aandachtspunt. De huurdersvereniging speelt daarin een belangrijke rol door bijeenkomsten te organiseren en een bijdrage te leveren aan integratie-activiteiten.
- 3.11 De gemeente zal in overleg met de buurgemeenten treden om meer gezinnen met statushouders, of statushouders met 'gezinshereniging' in Duiven te huisvesten in plaats van alleenstaanden. Dit om optimaal gebruik te maken van de woningtypen in de huurportefeuille in Duiven.

Voorkomen sociale problematieken

- 3.12 Vivare zet in op vroegtijdig ondersteunen van huurders bij voorkomen van huurachterstanden om ontruiming te voorkomen.
- 3.13 Vivare zal huurders met 2 maanden huur achterstand actief wijzen op het Loket WWZ van de gemeente.
- 3.14 Vivare zal klanten voordat een 'deurwaarderszaak' opgestart wordt, vragen een verklaring te tekenen waarmee het mogelijk wordt om privacygevoelige informatie te delen tussen Vivare en gemeente. Door voor de start van een deurwaarderszaak contact te leggen met het loket WWZ, kan escalatie van de betalingsachterstand voorkomen worden. Het Loket WWZ doet zijn uiterste best om binnen 5 werkdagen na aanmelding in gesprek te gaan met deze mensen. Begin 2018 gaan Vivare samen met loket WWZ in gesprek concrete werkafspraken te maken.
- 3.15 Voorlichting door huurdersvereniging om bij de huurder meer bewustwording te realiseren hoe zij met hun gedrag ook invloed kunnen uitoefenen op de woonlasten.
- 3.16 Voorlichting door huurdersvereniging over financiële regelingen die gebruikt kunnen worden door huurders en doorverwijzing naar het loket WWZ.

Duiven 14 december 2017

Dhr. Drs. W.J.M. Angenent
Directeur bestuurder
Vivare

J.W. Asmus
Bestuurslid
Huurdersvereniging
TweeStroomLand

Dhr. J.J.A.M. van
Groningen
Wethouder Gemeente
Duiven

Prestatieafspraken 2018-2023

Gemeente Duiven, Woonzorg Nederland en bewonerscommissies

Overzicht bezit Woonzorg Nederland 2017

Bezit	Duiven	%	Landelijk	%
Aantal huurwoningen (eenheden)				
- Huurprijs < € 592,55	104	58%	21.003	71,5%
- Huurprijs > € 592,55 en < € 710,68	44	25%	7.119	24,2%
- Huurprijs > € 710,68	31	17%	1.264	4,3%
Totaal zelfstandige woningen	179	100%	29.386	100%
Aantal verzorgings- of verpleeghuizen (plaatsen)	93	-	13.169	-
Aantal garages / parkeerplaatsen (eenheden)	0	-	2.866	-
Overig: maatschappelijk vastgoed, bedrijfsruimten, winkels gemeenschappelijke ruimten, logeerruimten (eenheden)	6	-	690	-

1 Beleidskaders

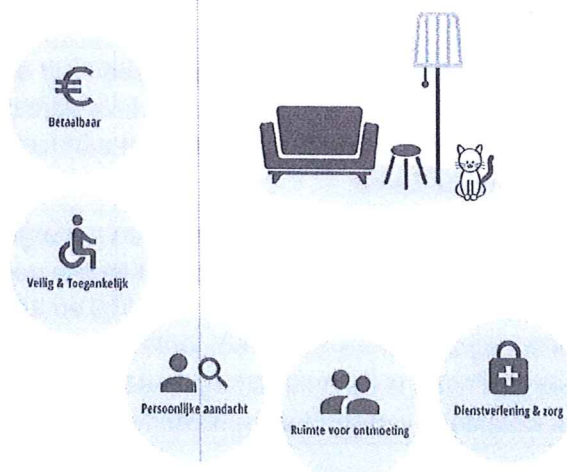
Woonzorg Nederland is er primair voor mensen boven de pensioengerechtigde leeftijd behorend tot de doelgroep voor de sociale huur. Ook huisvest Woonzorg Nederland –via zorgpartners- ouderen die zware zorg nodig hebben in doorgaans een intramurale setting. Daarnaast huisvest Woonzorg Nederland een kleine groep jongere ouderen die alvast rekening houden met mogelijke beperkingen en jongeren met een blijvende lichamelijke of geestelijke beperking.

Belofte aan bewoners

Woonzorg Nederland biedt de bewoners (samen) zelfstandig wonen in een betaalbare, duurzame en veilige woning, met ruimte voor ontmoeting, in het complex of in de nabije omgeving. Woonzorg Nederland biedt een plus door persoonlijke aandacht en door een lokaal zorg- en dienstennetwerk.

Belofte aan zakelijke huurders

Woonzorg Nederland verhuurt panden voor intramurale zorg aan zorgpartners. Woonzorg Nederland biedt deze zakelijke huurders (zorgpartners) een passend



duurzaam en goed onderhouden gebouw. Woonzorg Nederland is daarbij een betrouwbare verhuurder en een vernieuwende kennispartner.

Het aantal ouderen neemt toe en de eisen die ouderen stellen aan de woonsituatie verandert. Velen willen al eerder hun eengezinswoning verruilen voor een appartement dan puur op basis van gezondheid noodzakelijk is. De betekenis van gemeenschappen in het leven van ouderen groeit. Voor veel ouderen is de nabijheid van mensen die elkaar kunnen helpen belangrijk, om daarop terug te kunnen vallen als dat nodig is. Het wonen met gelijkgestemden en de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten voorkomt eenzaamheid. Men heeft oog voor elkaar. In 2017 heeft Woonzorg Nederland een uitgebreid onderzoek onder bewoners laten uitvoeren om kenmerken en wensen te achterhalen.

Woonzorg Nederland wil het leven van ouderen betekenisvol te verbeteren, zodat ze veilig thuis kunnen wonen ook als de mobiliteit afneemt en behoefte aan zorg manifest is. Dat wil Woonzorg Nederland zodanig doen dat wordt bijgedragen aan zorgzame buurten, wijken en steden en zodanig dat verhuizing naar een verpleegtehuis wordt uitgesteld of vermeden.

In navolgende paragrafen worden deze kaders uitgewerkt in afspraken voor **de komende vijf jaar**, waar nodig en mogelijk met een specificatie voor 2018.

2 Betaalbaarheid

Belangrijk is dat de sociale huurwoningen betaalbaar zijn voor de doelgroep. De huur is daarin de belangrijkste component. Woonzorg Nederland hanteert een landelijke verdeling waarbij 70% van onze zelfstandige woningen een huur onder de eerste aftoppingsgrens heeft. Dit percentage verschilt per regio. Begin 2018 is ons huurbeleid herijkt met een streefpercentage per regio, rekening houdend met de vraag in de betreffende regio, het karakter van ons bezit en het aanbod van andere in die regio werkzame corporaties.	Momenteel heeft 58% van onze huurwoningen in de gemeente Duiven een huur beneden de eerste aftoppingsgrens.
Woonzorg Nederland kijkt bij betaalbaarheid ook naar servicekosten en energielasten. Via investeringen in duurzaamheid gaan we bijdragen aan een reductie van de woonlasten.	Zie 5.3.
Om de voorspelbaarheid van de huren te vergroten heeft Woonzorg Nederland de bandbreedte voor de huurverhoging voor de jaren 2018, 2019 en 2020 vastgelegd. Voor de zittende huurders van sociale huurwoningen is de huurverhoging gemiddeld over het hele bezit van Woonzorg Nederland maximaal	

inflatie + 0,5% en voor zittende huurders in de vrije sector maximaal inflatie + 1%. Woonzorg Nederland bepaalt de huurverhoging jaarlijks aan het begin van het jaar binnen de voor dat jaar geldende rijksregels en na overleg met het Landelijke Huurders Platform (LHP).	
--	--

3 Beschikbaarheid

3.1 Verdeling van beschikbare woningen

Voor een woningzoekende is het belangrijk dat er voldoende woningen voor nieuwe verhuur beschikbaar zijn, die in prijs en geschiktheid passen bij het inkomen en bij een eventuele behoefte aan zorg en ondersteuning. 97% van de woningen van Woonzorg Nederland zijn sociale huurwoningen. Woonzorg Nederland wijst deze woningen passend toe.	Woonzorg Nederland verhuurt de zelfstandige woningen via het lokaal woonruimte verdeelsysteem Entree.
In de verdeling van de beschikbare woningen kijkt Woonzorg Nederland breder dan inkomen en huurprijs. Woonzorg Nederland houdt rekening met de zorgvraag van bewoners, met het creëren van mogelijkheden voor woongemeenschappen, leefbaarheid en veiligheid. Woonzorg Nederland heeft immers niet alleen vanuit betaalbaarheid een schaars aanbod, maar vooral vanuit de specifieke setting, waar mensen samen zelfstandig kunnen wonen, zelf ondersteuning kunnen organiseren of zorg van 'formele' aanbieders kunnen ontvangen. Woonzorg Nederland benadrukt het belang van netwerken en gemeenschappen met het oog op onderlinge hulp bij langer zelfstandig wonen. Dit wil Woonzorg Nederland graag faciliteren door groepswonen of andere vormen van netwerken (bijvoorbeeld meergeneratiewoningen) mogelijk te maken. Woonzorg Nederland kijkt bij de inzet van panden naar de zorgbehoefte van de bewoners.	

3.2 Huisvesten specifieke doelgroepen

Woonzorg Nederland staat positief tegenover het huisvesten van statushouders mits in lijn met de doelgroep van Woonzorg Nederland. Ook jongeren met een beperking kunnen wij in sommige gevallen huisvesten indien hun zorgvraag past bij ons	
--	--

woningaanbod.	
---------------	--

3.3 Omvang portefeuille Woonzorg Nederland

Het aantal ouderen in Nederland neemt toe en onderzoek laat zien dat de vraag naar geschikte ouderenwoningen en naar woonvormen met intensieve zorg (vaak intramurale plaatsen) nog groeit de komende decennia. Dit beeld verschilt echter sterk per regio. Waar de vraag groeit, wil Woonzorg Nederland hier mede verantwoordelijkheid voor nemen. Voorwaarden zijn dat er dagelijkse voorzieningen beschikbaar zijn en dat er samen met de gemeente en met zorgpartners gewerkt kan worden aan een zorgzame wijk of stad. De portefeuille van Woonzorg Nederland bestaat op dit moment uit 42.500 wooneenheden (zelfstandig en intramuraal). Het streven is deze portefeuille in tien jaar uit te breiden tot zeker 47.000 eenheden. En indien de vraag blijkt en ontwikkelmogelijkheden aanwezig zijn, tot 50.000 eenheden.	De huidige woningportefeuille sluit voldoende aan bij de marktvraag en het marktsegment. Gezien de landelijke vraagstukken zal bij een prioritering het niet de eerste keuze zijn om in deze gemeente uitbreidingsinvesteringen te laten plaatsvinden.
Woonzorg Nederland beperkt zich niet tot bepaalde landsdelen en voert geen actief beleid om zich uit bepaalde gebieden terug te trekken. Het kan voorkomen dat door verkoop of sloop het bezit wordt beperkt, bijvoorbeeld vanwege de kwaliteit van het betreffende pand of afnemende vraag in het gebied.	N.v.t.

4 Scheiden wonen en zorg

Woonzorg Nederland zet fors in op het scheiden van wonen en zorg, indien een complex zich daarvoor leent. Landelijk bouwt Woonzorg Nederland de komende vijf jaar circa 2.000 eenheden in intramurale complexen om tot circa 1.400 zelfstandige woningen. Het wonen is bepalend, de zorg volgt. Woonzorg Nederland realiseert woonconcepten waarin mensen zelfstandig kunnen wonen en bij zware zorg zelf kunnen kiezen welk contract ze daarbij hanteren. Het ultieme streven is dat een verhuizing ook bij een toenemende zorgvraag niet nodig is, tenzij de bewoner dat zelf wil. Tegelijkertijd blijven er situaties waarin zelfstandig wonen echt niet meer kan. We zijn en blijven er	In de gemeente Duiven heeft Woonzorg Nederland 93 intramurale plaatsen in Thuvine. Pleijade levert hier verpleeghuiszorg. Er zijn op dit moment geen plannen voor scheiden wonen en zorg.
---	--

nadrukkelijk ook voor deze groep zijn en blijven samen met zorgpartners nieuwe concepten ontwikkelen voor deze groep.	
---	--

5 Kwaliteit en duurzaamheid vastgoed

Woonzorg Nederland streeft ernaar dat al onze gebouwen goed onderhouden en duurzaam zijn, met een plus op veiligheid en toegankelijkheid gezien de doelgroep die zij huisvest.

5.1 Onderhoud en verbetering

Woonzorg Nederland investeert in verbetering van panden om de woonsituatie en/of de condities voor zorg- en dienstverlening of leefbaarheid te verbeteren. Bij het in stand houden van de complexen hanteren wij - zoals de meeste corporaties - een conditiescore conform de NEN 2767-norm van gemiddeld 3 (redelijk). Waarbij score 1 staat voor nieuwbouw en score 6 staat voor zeer slechte staat van onderhoud. zouden de bedragen neerkomen op 50 miljoen euro per jaar aan onderhoud en 40 miljoen euro aan verbeterinvesteringen (exclusief de 25 miljoen euro extra vanaf 2018 aan verduurzaming). De komende vijf jaar besteedt Woonzorg Nederland (uitgaande van 42.500 wooneenheden) gemiddeld 50 miljoen euro per jaar aan onderhoud en gemiddeld 14 miljoen euro per jaar aan verbeteringsinvesteringen. Dit is exclusief gemiddeld 25 miljoen euro per jaar aan verduurzaming / energiebesparing en 40 miljoen aan diverse projecten in renovatie, transformatie en (ver)nieuwbouw. Op basis van het ondernemingsplan 2018 t/m 2022 wordt de onderhouds- en investeringsplanning herijkt.	Woonzorg Nederland gaat bij alle wooneenheden een conditiemeting uitvoeren conform de NEN 2767 om zo een herijking te doen van de huidige staat van onderhoud. Deze omvangrijke klus wordt in 2018 gestart.
Woonzorg Nederland bespreekt jaarlijks de plannen ten aanzien van groot onderhoud met de eventuele bewonerscommissie. Na gunning van de opdracht aan een aannemer worden de huurders geïnformeerd over de globale planning. De definitieve planning volgt via of Woonzorg Nederland of de aannemer.	

5.2 Veiligheid en toegankelijkheid

Veiligheid is voor de bewoners van Woonzorg Nederland van meer dan gemiddeld belang. De gebouwen voldoen uiteraard aan de wettelijke eisen op het gebied van brandveiligheid, legionella en asbest. Gezien de bovengemiddelde kwetsbaarheid van de bewoners investeert Woonzorg Nederland extra in veiligheid. Bij gebouwen die geheel of gedeeltelijk aan zorgpartijen verhuurd worden, worden hierover afspraken met de betreffende zorgpartij gemaakt.	
Wat betreft brandveiligheid plaatst Woonzorg Nederland in elke woning twee rookmelders die ook voor de doelgroep geschikt zijn. Daarnaast zorgt Woonzorg Nederland voor bijeenkomsten waar onze huurders uitleg krijgen wat ze wel / niet kunnen doen bij bijvoorbeeld brand. Een en ander samen met de brandweer en brandwondenstichting.	In 2017 is het complex Thuvine Parkflat getoetst op brandveiligheid. Geconstateerde gebreken zijn hersteld in overleg met de brandweer. Alle zelfstandige woningen hebben een of twee rookmelders in de woning. De brandweer heeft een voorlichting gegeven aan de bewoners. Wat te doen bij brand.
Onze gebouwen en woningen zijn toegankelijk voor mensen met een rollator en grotendeels ook voor mensen in een rolstoel.	

5.3 Duurzaamheid inclusief groene energie

Woonzorg Nederland draagt vanzelfsprekend bij aan het realiseren van de afspraken uit het Landelijk Energieakkoord en het Klimaatakkoord van Parijs. Het streven is dat al de gebouwen van Woonzorg Nederland in 2050 energieneutraal zijn. Over vijf jaar hebben landelijk de zelfstandige woningen gemiddeld label B.	
Van groot belang voor daadwerkelijke besparing is het gedrag van de bewoners. Ingezet wordt op een goede informatievoorziening aan bewoners over de besparingsmogelijkheden.	
Alle energie die Woonzorg Nederland inkoopt voor complexen is groene energie. Aanbieders worden daarop geselecteerd.	

6 Bejegening, dienstverlening en zorg

6.1 Persoonlijke aandacht

Bij alle panden van Woonzorg Nederland is een bewonersconsulent aanwezig. De bewoners waarderen de persoonlijke aandacht van de bewonersconsulent. Ze ervaren betrokkenheid en kunnen met alle vragen bij één persoon terecht. Er is iemand die een oogje in het zeil houdt, die signaleert en waar nodig het netwerk inschakelt voor advies, begeleiding of zorg. Woonzorg Nederland pakt samen met de gemeente en sociale partners overlastsituaties aan. Woonzorg Nederland ziet een toename van overlastzaken, door met name psychische problemen, bij onze huurders. Bewoners moeten langer zelfstandig wonen en accepteren niet altijd de hulp die er is.	Er is goed contact met het wijkteam en Mikado.
---	---

6.2 Ontmoeting

Voor de bewoners van Woonzorg Nederland is de mogelijkheid tot ontmoeting een belangrijke factor. Het zorgt voor een gevoel van veiligheid (mensen kennen elkaar) en welbevinden en het draagt bij aan het voorkomen van eenzaamheid. In of nabij nagenoeg elk gebouw is er de gelegenheid elkaar (spontaan en georganiseerd) te ontmoeten. De organisatie van activiteiten wordt overgelaten aan bewoners, al dan niet ondersteund door vrijwilligers en lokale partners.	De bewonerscommissie en vrijwilligers in de Thuvineparkflat organiseren veel voor de bewoners. Ook op de Waddenborgh vinden activiteiten plaats.
---	---

6.3 Dienstverlening en samenwerking met zorgpartijen

Zelfstandig blijven wonen ook als de zorgvraag groeit, vergt een pakket aan dienstverlening en zorg. Woonzorg Nederland beperkt zich tot (1) klussen die direct met het wonen samenhangen, (2) signaleren en netwerken om te zorgen dat zorg en dienstverlening voor de bewoners voorhanden is en (3) afhankelijk van het gebouw verhuren van ruimten aan maatschappelijke en commerciële organisaties die diensten verlenen aan bewoners.	
Voor het tweede is samenwerking met gemeenten en lokale partners is cruciaal.	
Woonzorg Nederland biedt haar huurders een	

onderhoudsabonnement aan voor woningonderhoud waarvoor een huurder zelf verantwoordelijk is. Huurders hebben de vrijheid om tegen betaling gebruik te maken van dit onderhoudsabonnement. Glasschade en rioolverstopping worden middels fondsen in de servicekosten verrekend.	
In veel van de gebouwen van Woonzorg Nederland is (thuis)zorg aanwezig of in de directe nabijheid. Dat is in elk geval zo in de gebouwen die worden verhuurd aan zorgpartijen die daar zorg verlenen. In veel panden zijn ook andere zorg- en dienstverleners aanwezig, kleine winkeltjes of andere voorzieningen. De invulling gebeurt op basis van de vraag en in gesprek met gemeenten en bewoners, zodat de invulling zoveel mogelijk aansluit bij wat nodig is voor de bewoners. Van belang is eveneens de integratie van het complex en deze functies in de buurt en daarmee naar de bijdrage aan de leefbaarheid van het complex en de buurt.	

7 Samenwerking en overleg

7.1 Bewonersparticipatie

Voor Woonzorg Nederland is het Landelijk Huurders Platform (LHP) de vaste gesprekspartner bij opstellen en wijzigen van beleid. Daarnaast overlegt Woonzorg Nederland met bewonerscommissies over zaken die hun complex raken. Woonzorg Nederland versterkt de komende jaren de participatie van bewoners(commissies) bij onderhoud en renovatie. Bewoners(commissies) worden in een vroeg stadium betrokken bij planvorming, van ten minste informeren tot en met meedenken bij keuzen over de (invulling van de) aanpak.	We hebben een bewonerscommissie in Duvestaete en ook in de Thuvine Parkflat.
---	---

7.2 Geschillencommissie

Woonzorg Nederland heeft een klachtenprocedure en een onafhankelijke klachtencommissie. Klachten worden eerst lokaal bij de bewonersconsulent van Woonzorg Nederland gemeld. Indien dit niet het gewenste resultaat oplevert kan deze bij de clustermanager gemeld worden. Tenslotte kan men terecht bij de onafhankelijke klachtencommissie van Woonzorg Nederland.	De klachtenprocedure en klachtencommissie geldt voor alle huurders van Woonzorg Nederland.
---	---

7.3 Overleg met de gemeente en partners

Samenwerking tussen de gemeenten en Woonzorg Nederland is van groot belang om de verbinding tussen wonen en zorg goed te beleggen en duurzame buurten en wijken te realiseren. Uitbreiding van het aanbod en vernieuwing om wonen en zorg beter te verbinden kan geen van de partijen alleen.	De samenwerking is goed. Vorig jaar kennis gemaakt.
---	---

7.4 Looptijd prestatieafspraken

- we hebben de voorkeur voor een raamovereenkomst van 4 jaar met een jaarlijkse concretisering in een terugblik (jaarverslag, specificatie voor deze gemeente) en vooruitblik (overzicht voornemens komende jaar). Afhankelijk van de wensen van beide kanten kan dit beknopt of wat uitgebreider gebeuren.

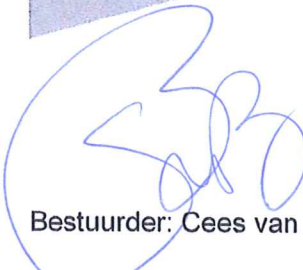
Woonzorg Nederland heeft op verzoek het overzicht ten aanzien van de achtervang en de eventuele herfinanciering ter beschikking.

Aldus ondertekend te dd

Voor de afspraken in deze gemeente



Gemeente **Duiven**

 14/11
17
Bestuurder: Cees van Boven

Bewonerscommissie Thuvineparkflat

Voorzitter:

Bewonerscommissie Duvestaete

Voorzitter:

Bewonerscommissie Thuvineparkflat

Voorzitter:

J. Hamer

Bewonerscommissie Duvestaete

Voorzitter:

A. J. Gerhards

A. J. Gerhards.

Kennisgeving aan de gemeenteraad

Documentnummer: 201347152_1.doc

Zaaknummer: 031430

Portefeuillehouder(s): Ineke Knuiman

Voor vragen

Naam: J.A. de Vries
Telefoon: 0316 – 279 481 / 088- 695 3489
E-mail: a.devries@1stroom.nl

Onderwerp: Evaluatie Financiële relatie met de raad voor Sociaal Domein Duiven

Aanleiding voor deze kennisgeving

Sinds een jaar beheert de gemeente Duiven het werkbudget van de Raad voor Sociaal Domein Duiven (RvSDD). Aangezien facturering en uitbetaling niet naar tevredenheid verloopt en de RvSDD van oordeel is dat haar zelfstandigheid en daarmee haar onafhankelijke adviespositie in gevaar komt hebben wij in overleg met de RvSDD besloten verandering te brengen in de rechtspositie van de RvSDD.

Relevant beleidskader

Instellingsbesluit van de Raad voor sociaal Domein van 20 december 2016

Inhoud van mededeling

Concreet hebben wij op 18 december 2017 het volgende besloten:

1. In te stemmen met het feit dat de Raad voor Sociaal Domein Duiven rechtspersoonlijkheid verwerft, om hen zodoende in staat te stellen tot zelfstandig financieel beheer en het aanvragen van (subsidie) gelden.
2. Vervolgens een subsidierelatie met de RvSDD aan te gaan conform de uitgangspunten van het instellingsbesluit van de RvSDD van 20 december 2016 en de uitgangspunten van het nieuwe stimuleringsbeleid.

Burgemeester en wethouders van Duiven

secretaris,

burgemeester,

Verdere informatie:

J.A. de Vries , Telefoon: 0316 – 279 481 / 088- 695 3489, E-mail:

a.devries@1stroom.nl

VERZONDEN 21 DEC 2017



Kennisgeving aan de gemeenteraad

Documentnummer: 201347660

Zaaknummer: 16DV03795

Portefeuillehouder(s):
Ter agendering in Agendacommissie op

Voor vragen

Naam: M. Stoelinga
Telefoon: 0316-279262
E-mail: m.stoelinga@1stroom.nl

Komt niet terug tot besluitvorming in de raad

Onderwerp: Intrekking hoger beroep huishoudelijke hulp

Aanleiding voor deze kennisgeving

Vanaf 1 januari 2015 beschouwt de gemeente Duiven huishoudelijke hulp als algemeen gebruikelijk. Om te beoordelen of dit in het individuele geval ook kan worden gesteld, wordt ieder geval afzonderlijk onderzocht, waarbij ook de financiële situatie wordt betrokken. Een belanghebbende heeft geweigerd deze gegevens in te laten zien, waarop de gemeente heeft geoordeeld dat het recht op huishoudelijke hulp niet vastgesteld kon worden. Het hiertegen ingestelde bezwaar is ongegrond verklaard. Hiertegen heeft belanghebbende beroep ingesteld. Op 1 november 2016 heeft de rechtbank het beroep gegrond verklaard. Tegen deze uitspraak is door burgemeester en wethouders van Duiven op 1 december 2016 hoger beroep bij de Centrale Raad van Beroep ingesteld, omdat de gemeente van mening is dat huishoudelijke hulp aan de definitie van een algemeen gebruikelijke voorziening voldoet. In onze Verordening maatschappelijke ondersteuning Duiven 2015 is bepaald dat een voorziening algemeen gebruikelijk is als die niet speciaal bedoeld is voor mensen met een beperking en die algemeen verkrijgbaar is en niet of niet veel duurder dan vergelijkbare producten. Deze definitie is voortgekomen uit de jurisprudentie.

In het nieuwe regeerakkoord 2017-2021 van VVD, CDA, D66 en Christen Unie "Vertrouwen in de toekomst" van 10 oktober 2017 valt op pagina 16 het volgende te lezen: "Een zeer groot deel van mensen die Wmo-zorg ontvangen, maakt het eigen risico in de Zvw vol. Om deze stapeling van eigen betalingen tegen te gaan, komt er een abonnementstarief van 17,50 euro per vier weken voor huishoudens die gebruikmaken van de Wmo-voorzieningen. Doordat de eigen bijdragen niet langer afhankelijk zijn van gebruik, inkomen, vermogen en huishoudsamenstelling, kunnen uitvoeringskosten en administratieve lasten fors omlaag."

Naar verwachting wordt deze wijziging per 1 januari 2019 doorgevoerd. Dit betekent, dat waar nu de hoogte van de eigen bijdrage voor huishoudelijke hulp afhankelijk is van inkomen en vermogen en maximaal ruim € 20,- per uur kan bedragen, dit een bedrag van € 17,50 per vier weken wordt. Dat is een zeer fors verschil.

Relevant beleidskader

Wmo – huishoudelijke hulp

Inhoud van mededeling

Hoewel wij nog steeds achter het gevoerde beleid staan, omdat wij menen dat deze recht doet aan het principe van zelfredzaamheid en eigen kracht, hebben wij op 2 januari 2018 besloten het hoger beroep inzake huishoudelijke hulp in te trekken.

Door de aangekondigde wijziging met betrekking tot de hoogte van de eigen bijdrage voldoet huishoudelijke hulp niet meer aan de definitie van een algemeen gebruikelijke voorziening.



Als de eigen bijdrage bepaald wordt op € 17,50 per vier weken, dan wordt het lastiger, zo niet onmogelijk om te verdedigen dat huishoudelijke hulp (op de particuliere markt) niet of niet veel duurder is dan vergelijkbare producten (onderdeel van de definitie in onze verordening en in de jurisprudentie van een algemeen gebruikelijk voorziening). We kunnen de kosten van huishoudelijke hulp op de particuliere markt dan immers niet meer afzetten tegen huishoudelijke hulp waarbij een eigen bijdrage met een vergelijkbaar uurtarief wordt gehanteerd.

In het collegebesluit waarin werd besloten in hoger beroep te gaan werd al aangegeven als kanttekening dat de uitkomst van het hoger beroep onzeker is, omdat huishoudelijke hulp niet eerder algemeen gebruikelijk is geacht en onder de oude Wmo financiële gegevens geen rol mochten spelen bij de beoordeling van een aanvraag. Gelet echter op de jurisprudentie over algemeen gebruikelijke voorzieningen, de definitie die daaraan was gekoppeld en ontwikkelingen in de maatschappij (het is "normaal" om huishoudelijke hulp te hebben), is om duidelijkheid te verkrijgen hoger beroep ingesteld. Bij de toets of een voorziening algemeen gebruikelijk is, hoort immers ook de beoordeling of de cliënt de voorziening financieel kan dragen. Wij zien echter in de nieuwe plannen een extra obstakel om een positieve uitspraak van de Centrale Raad van Beroep te verkrijgen.

Sinds de uitspraak van de rechtbank Gelderland van 1 november 2016 hebben wij de aanvragen beoordeeld conform deze uitspraak, aangezien de toets of huishoudelijke hulp algemeen gebruikelijk kan zijn achterwege wordt gelaten. Het beleid hoeft hier dus niet meer op aangepast te worden en dit besluit heeft in dat opzicht geen gevolgen.

Duiven, 2 januari 2018

Burgemeester en wethouders van Duiven

secretaris,

burgemeester,

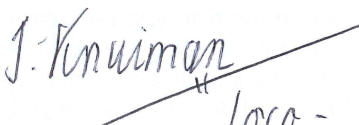

Bijlagen:

Registratienummer:

1. 201347029

Verdere informatie:

1.


- loco -

Omschrijving:

Collegevoorstel intrekking hoger beroep huishoudelijke hulp

Persbericht

Intrekken hoger beroep huishoudelijke hulp

Het college van B&W van de gemeente Duiven trekt hoger beroep bij Centrale Raad van Beroep in wegens nieuwe landelijke ontwikkelingen.

Strekking hoger beroep

Bij het hoger beroep gaat het om de vraag of de huishoudelijke hulp als algemeen gebruikelijk kan worden beschouwd.

Een voorziening is algemeen gebruikelijk als:

- die niet speciaal bedoeld is voor mensen met een beperking;
- die algemeen verkrijgbaar is;
- niet of niet veel duurder dan vergelijkbare producten.

In de gemeente Duiven wordt de huishoudelijke hulp in eerste instantie als algemeen gebruikelijk beschouwd. Ook mensen zonder beperking maken vaak gebruik van een hulp in de huishouding en het tarief is bij een gemiddeld inkomen nagenoeg gelijk aan de eigen bijdrage die bij de Wmo via het CAK moet worden betaald. Heeft iemand weinig financiële middelen, dan is de huishoudelijke hulp niet algemeen gebruikelijk. Het college wil deze beleidslijn toetsen bij de Centrale Raad van Beroep om duidelijkheid hierover te krijgen.

Het college van B&W staat nog steeds achter het beleid. Dit beleid doet recht aan het principe van zelfredzaamheid en eigen kracht. Daarom voelt het college zich genoodzaakt het hoger beroep in te trekken.

Reden intrekking hoger beroep

In het nieuwe regeerakkoord 2017-2021 van VVD, CDA, D66 en Christen Unie "Vertrouwen in de toekomst" van 10 oktober 2017 is aangekondigd dat er vanaf 1 januari 2019 een abonnementstarief komt. Het abonnementstarief wordt € 17,50 per vier weken voor huishoudens die gebruikmaken van de Wmo-voorzieningen. De eigen bijdragen zijn niet langer afhankelijk van gebruik, inkomen, vermogen en huishoudsamenstelling.

Dit betekent dat waar nu de eigen bijdrage voor huishoudelijke hulp bij een hoger inkomen en/of vermogen ruim € 20,00 per uur kan bedragen, dit straks een bedrag van € 17,50 per vier weken wordt ongeacht het aantal uren huishoudelijke hulp. Dat is een zeer fors verschil.

Door deze aangekondigde wijziging over de hoogte van de eigen bijdrage voldoet de huishoudelijke hulp dan niet meer aan de definitie van een algemeen gebruikelijke voorziening.

Door de eigen bijdrage te bepalen op € 17,50 per vier weken, wordt het onmogelijk te verdedigen dat huishoudelijke hulp (op de particuliere markt) niet of niet veel duurder is dan vergelijkbare producten.

Geen verandering in huidig beleid

Sinds de uitspraak van de rechtbank Gelderland op 1 november 2016, waartegen dit hoger beroep was ingesteld, zijn de aanvragen voor huishoudelijke hulp beoordeeld conform deze uitspraak. Daarbij werd de toets of huishoudelijke hulp in die situatie algemeen gebruikelijk kan zijn, achterwege gelaten. Het beleid hoeft hier dus niet meer op aangepast te worden en heeft in dat opzicht geen gevolgen.

Resultaat behaald!

Voor 2017 heeft het WSP de opdracht gekregen om in Midden-Gelderland bedrijven te ondersteunen bij hun personeelsvoorziening. De opdracht is toegespitst op het vervullen van (afgerond) 1300 vacatures, met kandidaten van UWV en de tien deelnemende gemeenten. Tot mijn genoegen kan ik constateren dat, met de inzet van velen in de keten van werk en inkomen, het gelukt is die opdracht te vervullen. Een mooi resultaat, dat een goede basis vormt voor de verdergaande samenwerking in 2018.

Alhoewel het vervullen van de vacature bij de werkgever in onze dienstverlening voorop staat, is het voor alle partners (UWV en gemeenten) ook belangrijk dat er een redelijke verhouding is tussen hun bijdrage aan het WSP en het te behalen resultaat in lokaal vervulde vacatures en geplaatste kandidaten. Wat we zien, is dat het aantal kandidaten vanuit de P-wet dat bemiddeld wordt naar vacatures het afgelopen jaar weliswaar steeds verder is opgelopen, maar dat er een uitdaging ligt om meer kandidaten met een P-wet uitkering te plaatsen.

Dat kan door het inzicht in de (on)mogelijkheden en competenties van kandidaten verder te vergroten, door kandidaten met de juiste vaardigheden 'werk-fit' te maken en door hen te stimuleren te kiezen voor kansrijke beroepen waar veel vacatures voor zijn. Door het inzetten van leer/werktrajecten en door de vacaturewerving specifiek te richten op die kansrijke beroepen, werken we gezamenlijk in de keten aan een nog beter resultaat.

Specifieke aandacht binnen onze gezamenlijke opdracht schenken we aan de Banenafpraak. Steeds meer bedrijven en organisaties met vacatures staan open om kandidaten waaraan ze in eerste instantie niet zouden denken, toch een werkkans te bieden. Dat kan met een extra arrangement op gebied van advisering (functiecreatie), loonkosten (subsidie) en begeleiding (jobcoach). Kandidaten met een WAJONG uitkering, kandidaten met een P-wet uitkering die niet zelfstandig het minimumloon kunnen verdienen en schoolverlaters van het speciaal- en praktijkonderwijs profiteren daarvan. Ook daarin zien we, dat het aantal kandidaten met een P-wet achterblijft bij de vraag en de mogelijkheden op de arbeidsmarkt. Samenwerking, inzichtelijk maken en specifieke vacaturewerving is de opdracht.

Alle ingrediënten zijn aanwezig om van 2018 een mooi (arbeidsmarkt)jaar te maken.

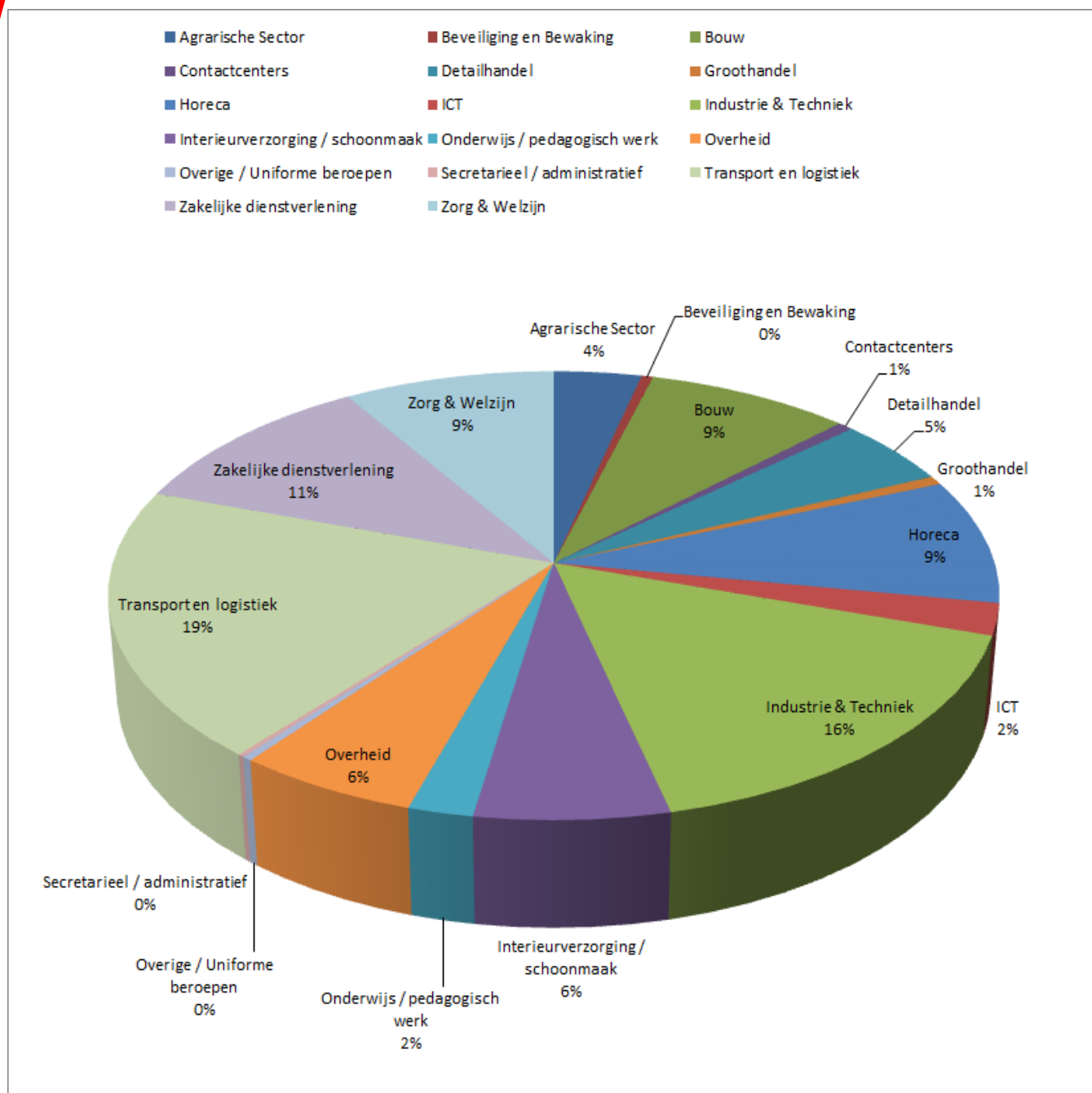
De medewerkers van het WSP staan er klaar voor!

Bob Bergkamp
Directeur WSP

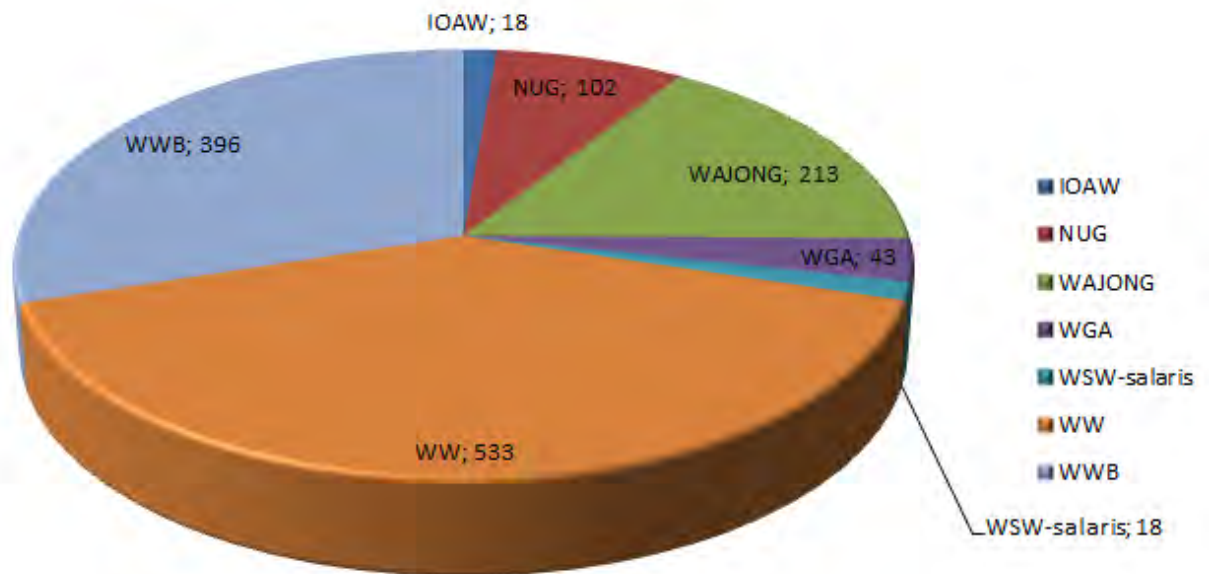


Ingediende arbeidsplaatsen WBS t/m week 52 = 2.510 bij werkgevers uit de arbeidsmarktregio.

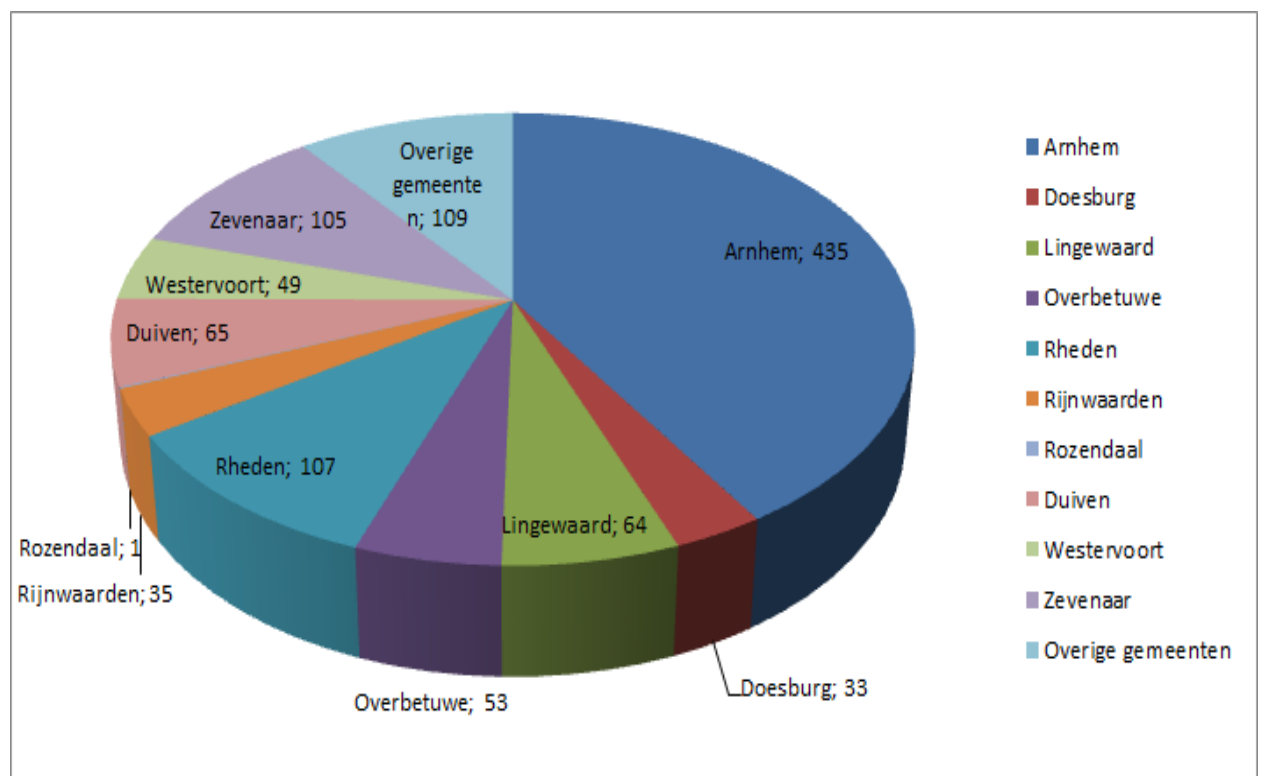
De arbeidsplaatsen zijn als volgt over de verschillende branches verdeeld.



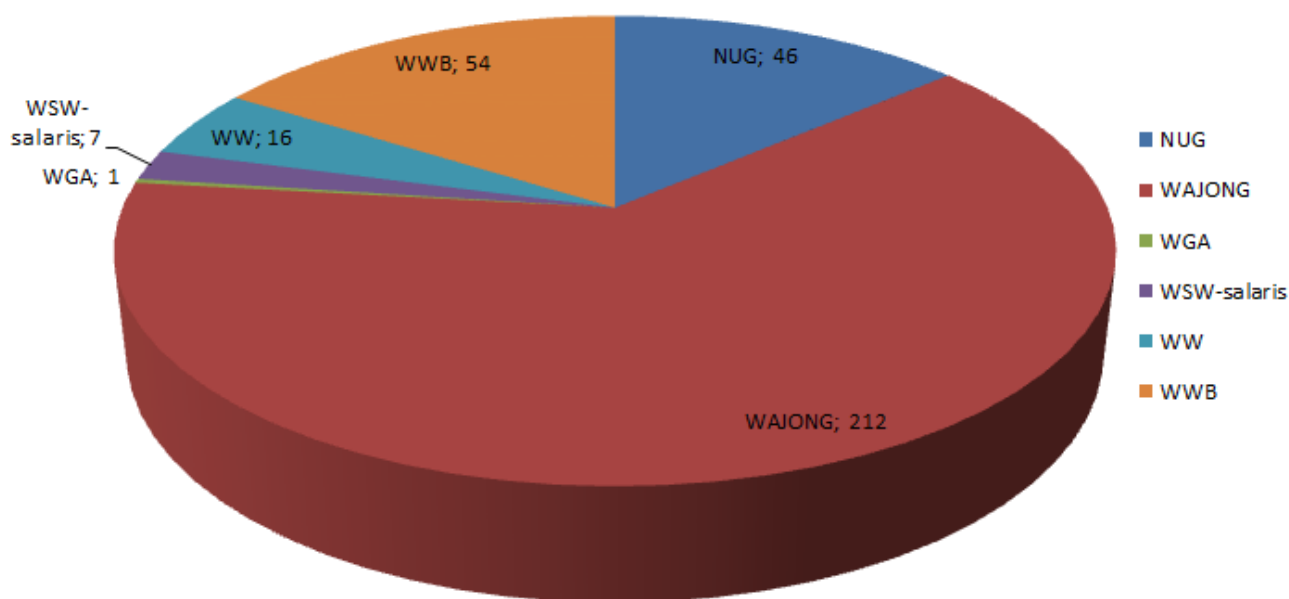
Van de 2.016 arbeidsplaatsen zijn er 1.323 plaatsingen gerealiseerd. De vervullingsgraad komt hiermee uit op 65,6%. De plaatsingen zijn als volgt over de soort uitkeringen verdeeld.



Plaatsingen onderverdeeld per gemeente in totaal 988 excl. Banenafspraken.



In totaal 336 plaatsingen banenafpraak die geregistreerd staan in het doelgroepenregister. Waarvan 212 Wajong en 124 niet Wajong.



 /werkgevers-servicepunt-midden-gelderland

 /@WSPMiddenGLD

 /WerkgeversServicepuntMiddenGelderland

 /Werkgevers ServicepuntMG

 /info@wsp-mg.nl

 /www.wsp-mg.nl

Zonder werkgevers is er geen werk. Werkgevers zijn dan ook de belangrijkste partners om werkzoekenden aan een baan te helpen.

Het is daarbij noodzakelijk dat zij op een zo goed mogelijke manier ondersteund worden bij het vervullen van hun personeelsbehoeften. Gemeenten hebben daarin een rol te vervullen, zeker met het aanleveren van geschikte kandidaten met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Participatiewet en banenafpraak

De Participatiewet vervangt de Wet werk en bijstand (Wwb), de Wet sociale werkvoorziening (Wsw) en een groot deel van de Wet werk en arbeidsondersteuning jonggehandicapten (Wajong). Er is dus één regeling voor iedereen die kan werken, maar daarbij ondersteuning nodig heeft. Het Werkgeversservicepunt Midden-Gelderland biedt ondersteuning aan werknemers en ontzorgt daarbij werkgevers.

Banenafpraak en Quotumwet

Onderdeel van de Participatiewet is de Wet banenafpraak. Het doel van de banenafpraak is om meer mensen met een arbeidsbeperking aan de slag te krijgen. Als het werkgevers in Nederland niet lukt om het afgesproken aantal banen te creëren, kan de Quotumwet in werking treden. Deze wet verplicht werkgevers met 25 werknemers of meer om een aantal mensen met een arbeidsbeperking in dienst te nemen of anders een boete te betalen.

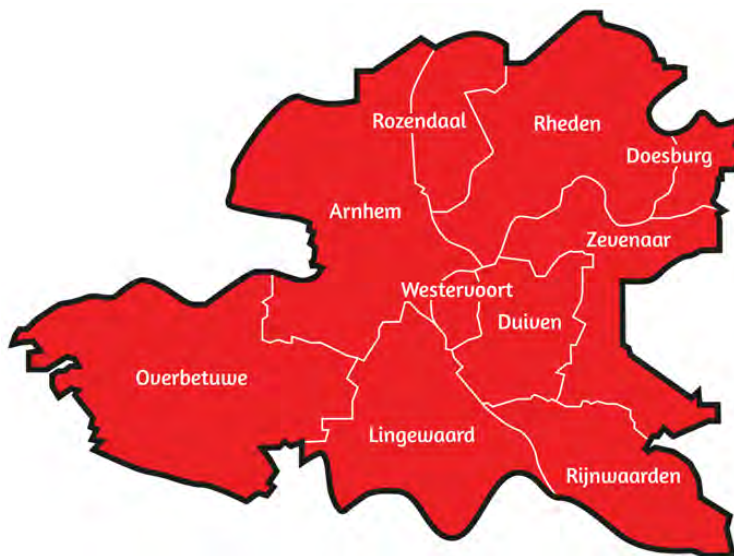
In het sociaal akkoord van 11 april 2013 hebben het kabinet en werkgevers afgesproken dat ze extra banen gaan creëren voor mensen met een arbeidsbeperking. In totaal gaat het om 125.000 extra banen die in 2026 gerealiseerd moeten zijn; 100.000 in de marktsector en 25.000 bij de overheid.



Het Werkgeversservicepunt Midden-Gelderland

Het Werkgeversservicepunt Midden-Gelderland is een gezamenlijk initiatief van de gemeenten Arnhem, Lingewaard, Doesburg, Duiven, Overbetuwe, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Westervoort, Zevenaar, UWV en Pre-sikhaaf Bedrijven.

Het Werkgeversservicepunt werkt daarnaast vooral samen met werkgeversorganisaties, sociale partners, scholen en kennisinstellingen om de dienstverlening richting werkgevers gecoördineerd vorm te geven.



Rol van het Werkgeversservicepunt Midden-Gelderland

Vanaf 1 januari 2015 is de uitvoering van dienstverlening op het gebied van werk en inkomen geregeld door een vernieuwd wettelijk kader.

Daarvan zijn de Participatiewet, Wet SUWI en de Wet Banenafspraken en Quotum Arbeidsbeperkten (Wet BQA) het wettelijk kader.

De regelgeving over de regionale Werkbedrijven is met behulp van een algemene maatregel van bestuur sinds eind 2014 opgenomen in de SUWI-wetgeving.

In de Wet SUWI is rond de werkgeversdienstverlening geregeld:

- dat in de arbeidsmarktregio één aanspreekpunt is ingericht (het Werkgevers Servicepunt Midden-Gelderland), waar werkgevers terecht kunnen voor informatie, advies en specialistische expertise;
- dat gemeenten en UWV gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor registratie van werkzoekenden en vacatures (transparantie arbeidsmarkt);
- dat gemeenten en UWV samenwerken en de gestelde doelen uitwerken in een gezamenlijk marktbeperkingsplan;
- dat in het regionaal Werkbedrijf afspraken worden gemaakt over de dienstverlening aan werkgevers en eenduidige inzet van instrumenten zoals loonkostensubsidie, proefplaatsingen, jobcoaching en werkplek-aanpassingen, de no-riskpolis en beschut werk.

PARTICIPATIEWET



WERKGEVERS



OVERHEID



WERKNEMERS



SOCIAAL AKKOORD



100.000 BANEN WERKGEVERS



25.000 BANEN OVERHEID

BANENAFSPRAAK



Target: 820 banen



REGIONAAL
WERKBEDRIJF

Werkgevers
Servicepunt  *Midden-Gelderland*

Behandeladvies Begroting 1stroom zienswijze

Onderwerp	Begroting 1stroom		
Registratienummer	Z/17/031708	Portefeuillehouder	Bgm. De Lange
Historie	Per 01-01-2018 is de ambtelijke organisatie 1Stroom officieel werkzaam voor de gemeente Duiven en de gemeente Westervoort. In de vorm van een gemeenschappelijke regeling heeft 1Stroom jaarlijks de plicht om een programmabegroting op te stellen. De programmabegroting 2018-2021 wordt voor zienswijze aan de gemeenteraden van beide gemeenten voorgelegd.		
Termijn	Met de provincie Gelderland is afgesproken dat de programmabegroting 2018-2021 1Stroom overhandigd wordt als deze voor zienswijze in de raadsvergadering behandeld is. Daarnaast start het traject richting de programmabegroting 2019-2022 voor 1Stroom begin 2018. Om dit traject goed te starten is een goedgekeurde programmabegroting 2018-2021 gewenst.		
Belangrijkste bespreek- en/of beslispunten	Met de mogelijkheid van het geven van een zienswijze heeft de gemeenteraad de gelegenheid om invloed te blijven houden op de financiën, de taken en de te behalen doelstelling van de gemeenschappelijke regeling 1Stroom. Debat ter voorbereiding van het raadsbesluit.		
Besluit	In te stemmen met de begroting 1stroom en zo nodig opmerkingen plaatsen.		
Raadsvergadering	20 februari 2018		



RAADSVORSTEL

Onderwerp : Begroting 1Stroom 2018-2021

Zaak- & documentnr. : Z/17/031708

Opsteller : J. Janssen

Portefeuillehouder : J.J.A.M. van Groningen

Team : Financieel Advies

Telefoonnr.

Samenvatting

Per 1 januari 2018 is de ambtelijke organisatie 1Stroom officieel werkzaam voor de gemeente Duiven en de gemeente Westervoort. In de vorm van een gemeenschappelijke regeling heeft 1Stroom jaarlijks de plicht om een programmabegroting op te stellen. De programmabegroting 2018-2021 wordt voor zienswijze aan de gemeenteraden van beide gemeenten voorgelegd.

Beslispunten

- In te stemmen met de programmabegroting 2018-2021 van 1Stroom.

Aanleiding

De gemeente Duiven en gemeente Westervoort hebben de taken omtrent bedrijfsvoering vanaf 1 januari 2018 ondergebracht in de gemeenschappelijke regeling 1Stroom. Jaarlijks stelt 1Stroom de financiële stukken op (jaarrekening en begroting) die voor zienswijze aan de gemeenteraden worden voorgelegd.

Planning

Een vlot raadsbesluit is gewenst. Met de provincie Gelderland is afgesproken dat de programmabegroting 2018-2021 1Stroom overhandigd wordt als deze voor zienswijze in de raadsvergadering behandeld is. Daarnaast start het traject richting de programmabegroting 2019-2022 voor 1Stroom begin 2018. Om dit traject goed te starten is een goedgekeurde programmabegroting 2018-2021 gewenst.

Beoogd effect

Met de mogelijkheid van het geven van een zienswijze heeft de gemeenteraad de gelegenheid om invloed te blijven houden op de financiën, de taken en de te behalen doelstelling van de gemeenschappelijke regeling 1Stroom.

Argumenten

1.1 De programmabegroting 2018-2021 is zowel door de projectgroep ambtelijke fusie als stuurgroep ambtelijke fusie besproken en goedgekeurd.

1.2 Alle bedrijfsvoeringcomponenten die in 1Stroom thuishoren zijn verwerkt in de programmabegroting.

1.3 De bezuinigingstaakstelling die de gemeenteraden hebben meegegeven is in de programmabegroting verwerkt.

1.4 De opbrengsten van 1Stroom worden net als de lasten verdeeld volgens de afgesproken verdeelsleutel.

Kantttekeningen

Niet van toepassing.

Financiële paragraaf

Alle financiële consequenties zijn opgenomen in de financiële begroting van de programmabegroting 2018-2021.

Communicatie

Niet van toepassing.

Intergemeentelijke samenwerking

De gemeenschappelijke regeling 1Stroom is een samenwerking met de gemeente Westervoort.

Bijlagen

1. 201348083 – Aanbiedingsbrief 2018-2021 1Stroom
2. 201347579 – Programmabegroting 2018-2021 1Stroom

Burgemeester en wethouders van Duiven,

de secretaris,

de burgemeester,

Chris Papjes

Rik de Lange

RAADSBESLUIT

Zaak- & documentnr. : Z/17/031708

Datum besluitvorming: 20 februari 2018

Onderwerp

Begroting 1Stroom 2018-2021

Samenvatting

De raad van de gemeente Duiven;

overwegende dat het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling 1Stroom met haar brief van 2 januari 2018 vraagt om een zienswijze over de programmabegroting 2018-2021;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 januari 2018;

gezien de opbrengst van de politieke avond op 30 januari 2018;

De raad besluit

- In te stemmen met de programmabegroting 2018-2021 van 1Stroom.

de griffier,

de voorzitter,

Els Boers

Rik de Lange



Programmabegroting 2018-2021

1STROOM **begroot...**

Inleiding

Dit is de eerste programmabegroting van 1Stroom, de nieuwe organisatie die per 1 januari 2018 werkt voor de gemeenten Duiven en Westervoort. 1Stroom is een gemeenschappelijke regeling waarin het ambtelijke apparaat van de gemeenten Duiven en Westervoort is ondergebracht. De begroting van 1Stroom kent één programma, de dienstverlening naar de twee deelnemende gemeenten.

In juli 2016 hebben de gemeenteraden van Duiven en Westervoort een positief besluit genomen over de ambtelijke fusie tussen beide gemeenten. Vervolgens hebben beide gemeenteraden tijdens de raadsvergadering in juli 2017 toestemming verleend tot het aangaan van de gemeenschappelijke regeling 1Stroom. Het college van B&W van de gemeente Duiven heeft op 24 juli 2017 besloten de gemeenschappelijke regeling 1Stroom definitief op te richten en in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2018. Het college van B&W van de gemeente Westervoort heeft dit besloten op 5 september 2017. Het besluit stelt de gemeenten Duiven en Westervoort in staat zelf richting te blijven geven aan de toekomst en zelf regie te behouden in een tijd waarin er van de gemeente een andere rol wordt verwacht.

De eenmalige kosten voor het realiseren van de ambtelijke fusie zijn begroot op € 1.000.000. Deze kosten worden in vier jaar terugverdiend door de taakstellingen. De fusie leidt tot een financieel voordeel dat oploopt tot € 600.000 structureel voor beide gemeente gezamenlijk in 2021. De gemeente Duiven en Westervoort hebben beide een krediet van € 500.000 beschikbaar gesteld om de eenmalige kosten te dekken.

De begroting van 1Stroom bevat alleen budgetten voor de bedrijfsvoering. De programmabudgetten blijven onderdeel vormen van de programmabegrotingen van beide gemeenten. De kosten voor de bedrijfsvoering van de fusieorganisatie 1Stroom worden voor 63% ten laste gebracht van de gemeente Duiven en voor 37% ten laste gebracht van de gemeente Westervoort. De kosten voor de grondexploitaties en het afvalaanbiedstation van Duiven zijn hier een uitzondering op, deze komen volledig ten laste van deze gemeente.

Een nieuwe organisatie: waardengedreven...

In de jaren voorafgaande aan de startdatum (01-01-2018) van 1Stroom is er veel tijd en energie gestoken in de bouw van de nieuwe organisatie. Een organisatie met de waarden *vertrouwen*, *aandacht* en *verantwoordelijkheid* als fundament. 1Stroom wil een veerkrachtige organisatie zijn die middenin de samenleving staat. Die samenleving vindt in 1Stroom een betrokken en betrouwbare partner, die mensen ondersteunt bij het nemen van verantwoordelijkheid voor hun welbevinden. Dat geldt niet alleen voor de inwoners van beide gemeenten, maar ook voor de medewerkers van 1Stroom. In onze missie beschrijven we hoe we met gebundelde energie en kundig vakmanschap oplossingen vinden voor de uitdagende vraagstukken van de twee gemeentebesturen.

...en doelgericht

In de vorm van 5 K's zijn vijf doelen bepaald die door de ambtelijke fusie gerealiseerd moeten worden:

- **Kwetsbaar:** 1Stroom moet robuust zijn; minder kwetsbaar dan de twee losse organisaties.
- **Kracht:** 1Stroom moet een flexibele organisatie zijn die twee zelfstandige gemeenten kan bedienen en mee kan bewegen met de veranderende taken en rollen van de overheid.
- **Kwaliteit:** 1Stroom biedt optimale dienstverlening.
- **Kansen:** 1Stroom biedt interessante loopbaanmogelijkheden en is in staat strategische kansen te benutten.
- **Kosten:** de bedrijfsvoering van 1Stroom kost niet meer en zo mogelijk minder dan van de twee huidige ambtelijke organisaties samen. Op basis van een raadsbesluit is dit geconcretiseerd tot een netto besparing van € 600.000 in 2021.

Beleidsbegroting

1. Het programma dienstverlening

Het programma **dienstverlening** kent meerdere aspecten:

- de dienstverlening aan de samenleving: inwoners, bedrijven, organisaties, andere overheden)
- de dienstverlening aan de besturen: de colleges en de raden van Duiven en van Westervoort
- en aan elkaar (interne dienstverlening/bedrijfsvoering).

Om al die diensten te kunnen verlenen is bedrijfsvoering nodig. Dat is waar dit programma over gaat. Wat kost het om excellente dienstverlening te kunnen bieden?

Wat willen we bereiken?

Programmadoelstelling

1Stroom wil een betrouwbare partner zijn die optimale en passende dienstverlening biedt aan twee gemeenten. Hiermee versterken we de positie van de gemeente als eerste overheid.

Wat gaan we daarvoor doen?

Doelstellingen

1Stroom verricht alle gemeentelijke taken voor zover die niet bij derden belegd zijn. De uitvoering bevat in ieder geval: het ontwikkelen en uitvoeren van beleid, publieke dienstverlening, toezicht en handhaving en het verrichten van bedrijfsvoeringstaken op het gebied van personeel en organisatie.

In het dagelijks werk laten we ons leiden door de kernwaarden vertrouwen, aandacht en verantwoordelijkheid.

- 1Stroom investeert in een krachtig bestuurlijk ambtelijk samenspel door de bestuurders professioneel te ondersteunen en (pro-)actief en helder te adviseren, rekening houdend met de couleur locale.
- 1Stroom investeert in het zijn van een volwaardige partner in de regio. We bieden professioneel tegenspel en medespel en leveren een proportioneel aandeel in regionale taken en werkzaamheden.
- 1Stroom faciliteert de samenleving bij het nemen van initiatieven en het bieden van ruimte hiervoor.
- 1Stroom faciliteert de medewerkers bij het ontwikkelen van de hiervoor benodigde vaardigheden, onder andere door het beschikbaar stellen van instrumenten en het bieden van ruimte om te experimenteren.
- 1Stroom investeert in de professionele groei van de medewerkers naar persoonlijk leiderschap en vakmanschap, zodat zij kunnen voldoen aan wat er van hen verwacht wordt in hun veranderende rol.
- 1Stroom investeert in de organisatieontwikkeling door het borgen van de kernwaarden en de missie & visie in de organisatie en het waarmaken van de besturingsfilosofie.
- 1Stroom waarborgt de kwaliteit van de dienstverlening door het opstellen van een dienstverleningsconcept. We meten de uitvoering hiervan met

klanttevredenheidsonderzoeken. Aan de raden is toegezegd in 2017 een nulmeting te houden en vervolgens over twee en over vier jaar nieuwe metingen uit te laten voeren.

- 1Stroom zorgt voor informatievoorziening, huisvesting en voor de benodigde (ICT) apparatuur.

Wat mag het kosten?

De meerjarenbegroting inclusief de taakstelling ziet er in het kort als volgt uit:

Omschrijving	Bedragen in €			
	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
<u>Lasten</u>				
Salariskosten	17.397.055	17.377.169	17.377.169	17.377.169
Overige lasten	6.401.856	6.362.039	6.495.365	6.625.637
Totale lasten	23.798.911	23.739.208	23.872.534	24.002.806
<u>Baten</u>				
Overige baten	726.485	706.485	686.485	666.485
Bijdragen gemeenten	23.072.426	23.032.723	23.186.049	23.336.321
Totale baten	23.798.911	23.739.208	23.872.534	24.002.806
<u>Totaal saldo van baten en lasten</u>	0	0	0	0
<u>Resultaat</u>	0	0	0	0

Een uitgebreidere meerjarenbegroting wordt beschreven in de financiële begroting.

2. Paragrafen

De paragrafen 'Lokale heffingen' en 'Onderhoud kapitaalgoederen' zijn niet van toepassing binnen de begroting 1Stroom. De gemeente Duiven en Westervoort blijven verantwoordelijk voor het opleggen van de lokale heffingen in eigen gemeente. De verantwoording en verwerking van de baten vinden rechtstreeks plaats in de administratie van beide gemeenten. Op grond van het BBV (art. 12, lid 1) bevat de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in ieder geval de kapitaalgoederen wegen, riolering, water, groen en gebouwen. 1Stroom heeft geen van deze kapitaalgoederen, daarom is deze paragraaf niet van toepassing.

2.1 Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het weerstandsvermogen geeft aan in welke mate de gemeenschappelijke regeling 1Stroom in staat is tegenvallers op te vangen.

1 januari 2018 treedt de organisatie 1Stroom officieel in werking en op dat moment zijn er geen reserves gevormd. Artikel 24 uit de statuten van de gemeenschappelijke regeling 1Stroom stelt dat er wel reserves en voorzieningen gevormd kunnen worden gedurende de looptijd van 1Stroom.

Lopende het begrotingsjaar worden de ontwikkelingen met betrekking tot de kosten van de werkorganisatie periodiek en nauwgezet gemonitord teneinde tijdig te kunnen bijsturen. Dit gebeurt aan de hand van tussentijdse rapportages. Wanneer sprake is van een financiële tegenvaller wordt beroep gedaan op het weerstandsvermogen van Duiven en Westervoort, waarbij het verdelingspercentage 63%-37% wordt gehanteerd. Beide gemeenten betrekken dit risico in de programmabegroting. Financiële meevallers komen ten goede aan het weerstandsvermogen van beide gemeenten.

Ontwikkelingen Btw

1Stroom is als ambtelijke organisatie een voorbeeld van een samenwerkingsverband tussen gemeenten. In januari 2016 is de Btw-plicht afgeschaft voor samenwerkende gemeenten. Dit was het gevolg van een uitspraak van de Europese Commissie waarin een ruimere toepassing van de koepelvrijstelling beschreven werd. Het ministerie van Financiën had hierop een beleidswijziging doorgevoerd welke inhield dat de koepelvrijstelling voor de dienstverlening van de fusieorganisatie geldt als de aangesloten gemeenten die dienst hoofdzakelijk (70% of meer) gebruiken voor onbelaste overheidsactiviteiten of btw-vrijgestelde activiteiten.

In september 2017 heeft het Europese Hof geoordeeld dat de Europese Btw-richtlijn niet toestaat dat de koepelvrijstelling wordt toegepast als de dienst van het samenwerkingsverband door een lid van het samenwerkingsverband ook wordt gebruikt voor zijn btw-belaste handelingen. Dit betekent dat de ruimere toepassing van de koepelvrijstelling in strijd is met de Europese Btw-richtlijn en moet worden beëindigd. De koepelvrijstelling wordt per 1 januari 2018 beëindigd.

Deze uitspraak heeft invloed op de fusieorganisatie 1Stroom, aangezien een btw-kostenpost gaat ontstaan. Inmiddels ligt er een voorstel bij de Belastingdienst voor de verwerking van de Btw binnen 1Stroom. Afhankelijk van de reactie op dit voorstel kan de hoogte van de Btw-kostenpost worden bepaald.

Ten grondslag aan het voorstel naar de Belastingdienst is de toepassing van het leerstuk 'kosten voor gemene rekening'. Dit voorstel leidt niet tot een hogere Btw-heffing dan de betaalde inkoop Btw. Het verdelen van personeelskosten blijft zodoende buiten de heffing van Btw.

Het is nog onduidelijk wanneer de Belastingdienst uitsluitsel geeft over het ingediende voorstel. Tot die tijd blijft de Btw een risico voor de eigenaren van 1Stroom, ofwel de beide gemeenten.

2.2 Paragraaf Financiering

De paragraaf financiering gaat over de manier waarop 1Stroom wordt gefinancierd en de risico's die daarbij aanwezig zijn. Het beleid omtrent financiering binnen 1Stroom is vastgelegd in de financiële verordening (art. 212 GW).

Financiering

De reguliere exploitatiekosten van 1Stroom worden gefinancierd door de deelnemende gemeenten, respectievelijk Duiven en Westervoort. Maandelijks wordt daarvoor een factuur vanuit 1Stroom naar beide gemeenten gestuurd. Voor de normale uitoefening van de door de gemeenten overgedragen taken beschikt 1Stroom dan over voldoende liquide middelen.

De hoogte van het maandelijks voorschot wordt afgestemd op de financieringsbehoefte van 1Stroom. Deze financieringsbehoefte is zeer inzichtelijk, aangezien het moment van het doen van de uitgaven voor het grootste gedeelte van de kosten zeker is. 75% van de kosten binnen 1Stroom bestaan uit loonkosten, welke op een maandelijks vast moment worden uitgekeerd.

De reguliere exploitatiekosten worden gefinancierd door de deelnemende gemeenten, waardoor 1Stroom in principe geen geldleningen nodig heeft anders dan voor de aanschaf van bedrijfsmiddelen met een meerjarig nut. Het aantrekken van geldleningen zal in de toekomst nodig zijn voor de aanschaf en vervanging van bedrijfsmiddelen. In geval van liquiditeitsstekort wordt beoordeeld of het zinvol is om gebruik te maken van kortlopende of langlopende rekeningen.

Financieringsovereenkomst Bank Nederlandse Gemeenten

Met de Bank Nederlandse Gemeenten is in november 2017 een financieringsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is een kredietarrangement opgenomen waarin onder andere de kredietlimiet in rekening courant is vastgesteld. Deze kredietlimiet komt overeen met de kasgeldlimiet van ongeveer € 2 miljoen.

Schatkistbankieren

Bij een (tijdelijk) overschot aan liquide middelen wordt dit in rekening courant aangehouden ten behoeve van het dagelijks betalingsverkeer. Boven een drempelbedrag worden overtollige middelen bij het Rijk gestald, dit betreft het schatkistbankieren.

Kasgeldlimiet

In de Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO) is een kasgeldlimiet vastgelegd om het renterisico bij decentrale overheden te beheersen door een grens te stellen aan de financiering op de korte termijn. Dit betekent dat de korte schuld voor maximaal 8,2% van het begrotingstotaal mag bedragen. Voor 1Stroom betekent dit dat de kasgeldlimiet bijna € 2 miljoen betreft.

Kasgeldlimiet 2018	* € 1.000
---------------------------	------------------

Begrotingstotaal (totale lasten)	€ 23.799
Percentage kasgeldlimiet	8,2%
Kasgeldlimiet	€ 1.951

Renterisiconorm

In de Wet FIDO is tevens een renterisiconorm voor decentrale overheden vastgesteld. Het uitgangspunt van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op langlopende schulden. Dit betreffen leningen met een looptijd langer dan één jaar. Het beheersen gebeurt door het aanbrengen van spreiding in de looptijden van de leningen. Hiermee wordt voorkomen dat een groot deel van de leningen tegelijk opnieuw moeten worden afgesloten, met het risico van snel oplopende rentelasten.

De renterisiconorm betreft 20% van het begrotingstotaal. Dit betekent dat de jaarlijkse verplichte aflossingen en de renteherzieningen niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal.

Renterisiconorm 2018	* € 1.000
Begrotingstotaal (totale lasten)	€ 23.799
Percentage renterisiconorm	20%
Renterisiconorm	€ 4.760

2.3 Paragraaf Bedrijfsvoering

Onderdelen met betrekking tot de bedrijfsvoering voor 2018 zijn nog opgenomen in de programmabegrotingen 2018-2021 van de gemeenten Duiven en Westervoort. Voor de begroting 2019-2022 van 1Stroom worden deze onderdelen opgenomen binnen deze paragraaf. Voor nu verwijzen wij naar de genoemde programmabegrotingen van beide gemeenten.

Financiële begroting

3. Financiële begroting en toelichting

3.1 Financiële meerjarenbegroting

De financiële meerjarenbegroting ziet er als volgt uit:

Omschrijving	Bedragen in €			
	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Lasten				
Loonkosten	17.397.055	17.767.169	18.027.169	18.287.169
Overige personeelskosten	1.504.736	1.485.418	1.472.533	1.454.679
Huisvesting	1.071.187	1.069.625	1.072.996	1.072.545
Automatisering	2.860.299	2.859.855	2.849.344	2.835.962
Bureau- en organisatiekosten	965.634	957.141	950.492	952.451
Taakstelling		-400.000	-500.000	-600.000
Totale lasten	23.798.911	23.739.208	23.872.534	24.002.806
Baten				
Overige baten	726.485	706.485	686.485	666.485
Bijdrage gemeente Duiven	15.000.065	14.975.052	15.071.648	15.166.319
Bijdrage gemeente Westervoort	8.072.361	8.057.671	8.114.401	8.170.002
Totale baten	23.798.911	23.739.208	23.872.534	24.002.806
Totaal saldo van baten en lasten	0	0	0	0
Resultaat	0	0	0	0

3.2 Toelichting op de financiële meerjarenbegroting

Een belangrijk onderdeel in het samenwerkingstraject betreft de kosten die ondergebracht worden in de nieuwe organisatie en de manier waarop die kosten verdeeld worden over de twee deelnemende gemeenten. Niet de volledige begrotingen van de gemeenten Duiven en Westervoort worden samengevoegd, de programmabudgetten blijven bij de afzonderlijke gemeenten. Alle ambtelijke kosten en de kosten die daarmee samenhangen worden ondergebracht bij de gemeenschappelijke organisatie. Het gaat om de volgende kosten:

- Loonkosten
- Overige personeelskosten
- Huisvesting
- Automatisering
- Bureau- en organisatiekosten

De begroting 2018-2021 is de eerste begroting van 1Stroom. Beide gemeenten hebben de samenwerking in een vroeg traject gestart om de budgetten die betrekking hebben op bovenstaande kosten samen te voegen. Hierbij zijn een aantal uitgangspunten gevormd, die hieronder per kostencategorie worden toegelicht. Ook de overige onderdelen van de financiële meerjarenbegroting worden toegelicht.

Loonkosten

Om de loonkosten voor 2018 en verder te bepalen is voor beide gemeenten de staat van loonkosten van 2017 het uitgangspunt geweest. In de begroting 2017 zijn hierop een aantal uitbreidingen doorgevoerd en er is richting 2018 rekening gehouden met een cao stijging á 3,25%.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de loonkosten van de griffie buiten beschouwing gelaten worden. Hetzelfde geldt voor de loonkosten van het college en de raadsvergoedingen.

Er wordt rekening gehouden met stijgingen binnen de loonkosten voor de jaren 2019, 2020 en 2021. Deze stijgingen zijn gebaseerd op twee percentages:

- Loonkosten stijging á 1,5%. Dit percentage wordt structureel op de loonkosten doorgetrokken.
- Functiebevorderingen á 0,75%. Dit percentage wordt eenmaal, in 2019, gebruikt op de loonkosten. Op deze manier wordt er rekening gehouden met de jaarlijkse periodieke verhogingen van de salarissen van medewerkers.

In de programmabegrotingen 2018-2021 van de gemeenten Duiven en Westervoort zijn nieuwe wensen opgenomen met betrekking tot de uitbreiding van personeel in 2018. Deze wensen zijn door beide gemeenteraden toegekend tijdens de begrotingsvergaderingen. De toekenning hiervan heeft invloed op de hoogte van de som van loonkosten van 1Stroom, deze som wordt hoger. In onderstaand overzicht is te zien welke uitbreidingen er toegekend zijn, welke kosten hiermee samenhangen en welke extra bijdragen van de gemeenten er verwacht wordt. Met deze extra bijdragen hebben beide gemeenten al rekening gehouden in desbetreffende programmabegrotingen.

	Bedragen in €			
	Begroting 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Aanpak ondermijning	74.000	37.000	37.000	37.000
Medewerker Informatiebeveiliging	70.000	70.000	70.000	70.000
Wet Banenafpraak	80.000	80.000	80.000	80.000
Medewerker vrijetijdseconomie	36.500	36.500	36.500	36.500
	260.500	223.500	223.500	223.500
Bijdrage gemeente Duiven (63%)	164.115	140.805	140.805	140.805
Bijdrage gemeente Westervoort (37%)	96.385	82.695	82.695	82.695

Overige personeelskosten

Dit zijn de overige kosten met betrekking tot het personeel. Het grootste budget binnen deze kostenpost zijn de studiekosten voor ruim € 375.000. Het uitgangspunt omtrent de studiekosten is dat dit budget 2% van de loonkosten betreft. Daarnaast zijn er onder andere budgetten voor inhuur, de arbodienst, reis- en verblijfkosten en stagevergoedingen.

Op dit moment wordt er richting gegeven aan het budgetbeheer rondom de overige personeelskosten.

Huisvesting

Dit betreffen de kosten van beide gemeentehuizen en de gemeentewerven. Een aantal voorbeelden zijn schoonmaakkosten, onderhoudskosten, verzekeringskosten en bijdrage aan voorzieningen. Ook de kapitaallasten van de gemeentehuizen en gemeentewerven zijn onderdeel van deze post. De gemeentehuizen en gemeentewerven als activa blijven op de balans van de gemeenten staan.

Automatisering

Automatisering betreft kosten omtrent de kapitaallasten van investeringen in automatisering, de onderhoudsabonnementen en de bijdrage aan de Regionaal ICT en Inkoop Dienstencentrum (RID).

Bureau- en organisatiekosten

Bureau- en organisatiekosten zijn in feite de overige kosten voor de bedrijfsvoering. Dit zijn bijvoorbeeld kosten omtrent literatuur, portobenodigdheden, schrijf- en bureaubehoeften, contributies en rechtskundige adviezen.

Taakstelling

Voor de jaren 2019, 2020 en 2021 is een taakstelling opgenomen. Deze taakstelling bouwt jaarlijks op met € 100.000 en bereikt in 2021 de gewenste taakstelling van € 600.000. Deze € 600.000 is een resultante van de totale bezuiniging á €1.000.000, aangezien € 400.000 direct ingezet wordt voor kwaliteitsverbetering en kwetsbaarheidsreductie. Het overige bedrag van € 600.000 kan beschouwd worden als een daling van de lasten voor beide gemeenten. De verhouding 2/5 (kwaliteitsverbetering en kwetsbaarheidsreductie) en 3/5 (lastenverlaging) is ook toe te passen op de jaren 2019 en 2020.

Overige baten

Naast de bijdragen die 1Stroom ontvangt van de gemeenten Duiven en Westervoort, ontvangt het ook een aantal overige baten. Dit zijn met name baten omtrent de verhuur rondom huisvesting of de bijdragen die worden ontvangen vanuit de Samenwerking de Liemers (SDL). Deze overige baten worden in mindering gebracht op de kosten, waarna de kosten verdeeld worden over beide gemeenten.

Bijdrage gemeente Duiven

De verdeelsleutel 63% van de kosten 1Stroom voor de gemeente Duiven wordt toegepast nadat de kosten omtrent grondexploitaties en het afvalaanbiedstation voor 100% zijn doorbelast aan de gemeente Duiven.

Bijdrage gemeente Westervoort

De verdeelsleutel 37% van de kosten 1Stroom voor de gemeente Westervoort wordt toegepast nadat de kosten omtrent grondexploitaties en het afvalaanbiedstation voor 100% zijn doorbelast aan de gemeente Duiven.

De verdeelsleutel wordt elke drie jaar heroverwogen en eventueel bijgesteld, als de cijfers daar aanleiding voor geven.

3. 3 Toelichting op de bijdragen van de gemeenten

De bijdragen van de gemeenten worden bepaald door een vaste methodiek. De bijdrage voor 2018 wordt hieronder toegelicht aan de hand van de cijfers.

Totale lasten 1Stroom			€ 23.798.911
Totale overige baten		€ 726.485	
Resterende lasten			€ 23.072.426
Doorbelasting afval aanbiedstation		€ 564.431	
Doorbelasting grondexploitatie		€ 690.804	
De te verdelen lasten			€ 21.817.191
63% ten laste van Duiven		€ 13.744.830	
37% ten laste van Westervoort		€ 8.072.361	
Saldo			€ 0

Nadat de overige baten in mindering zijn gebracht op de totale lasten van 1Stroom worden de lasten rondom het afval aanbiedstation en de grondexploitaties voor 100% doorbelast aan de gemeente Duiven. De bijdrage van de gemeente Duiven bedraagt € 15.000.065 (zie hieronder):

Doorbelasting afval aanbiedstation		€ 564.431
Doorbelasting grondexploitatie		€ 690.804
63% ten laste van Duiven		€ 13.744.830
Doorbelasting Duiven		€ 15.000.065

De bijdrage voor de gemeente Westervoort is € 8.072.361. Er zijn verder geen aanvullingen op dit bedrag.

De bijdragen van de gemeenten aan 1Stroom zijn door beide gemeenten verwerkt in hun programmabegroting.

4. Vervangingsinvesteringen

Investeringen binnen 1Stroom kunnen betrekking hebben op huisvesting en automatisering. Investeringen in automatisering vinden plaats bij het RID en de bijbehorende kapitaallasten worden verwerkt in de bijdragen aan de RID. Hierdoor zijn er binnen 1Stroom geen specifieke vervangingsinvesteringen omtrent automatisering.

Voor zover resteren er vervangingsinvesteringen met betrekking tot de huisvesting. In 2018 wordt een aanbesteding gedaan omtrent vervangingsinvesteringen binnen de huisvesting van beide gemeenten. In 2018 wordt, voor beide gemeentehuizen, € 415.000 geraamd voor vervangingsinvesteringen.

Behandeladvies

Onderwerp	Esthetisch Programma van Eisen ViA 15 (addendum welstandsnota) -17int01986		
Registratienummer zaaknummer	17DV02480	Portefeuillehouder	Wethouder Van Groningen
Politieke Avond	Datum: 06-12-2017 09-01-2018	Ronde tafel Debat tafel	
Raadsvergadering	Datum23-01-2018	Bespreekstuk	
Historie	Het EPvE bevat de vormgevingskaders (beeldkwaliteit en materiaalgebruik van oa geluidsschermen, bruggen etc) voor de door Rijkswaterstaat te contracteren aannemers die het tracé gaan aanleggen. Het EPvE dient in alle zogenaamde grondgebonden gemeenten gelijkloidend vastgesteld te worden.		
Behandeladvies	Bespreekstuk aan de hand van amendement(en) die ingediend worden.		
Opbrengst van de tafel	<i>Ronde tafel</i> - Het onderwerp is uitgebreid besproken. Het verzoek is gedaan om verder vragen schriftelijk te stellen. Er zijn geen schriftelijke vragen binnen gekomen. <i>Debat tafel</i> – Er is discussie over de flora en fauna. Lokaal Alternatief en GroenLinks hebben aangegeven wellicht met een amendement te komen, de overige aanwezige fracties geven aan deze te bekijken of er steun aan verleend kan worden.		
Raadsbesluit	- Reactienota op de zienswijzen op het ontwerp EPvE vast te stellen; - Het EPvE gewijzigd vast te stellen als addendum op de Welstandsnota 'Ruimtelijke Kwaliteit, Samen doen! Van 4 februari 2013.		



Raadsvoorstel

Registratienr. Corsa: 17RV098

Zaaknr.: 17DV02480

Portefeuillehouder(s): Wethouder Van Groningen

Productnummer: 6274

Referendum mogelijk: Nee

Ter agendering in Agendacommissie op 14 november 2017

Voor vragen

Naam: Eef van Koppenhagen, stedenbouwkundige en lid CRK ViA15
Sander Geertsen, projectleider A15

Telefoon: (0316) 27 93 62 / 27 93 84

E-mail: e.vankoppenhagen@duiven.nl / s.geertsen@duiven.nl

Onderwerp: A15/A12 - Esthetisch Programma van Eisen ViA15 (addendum welstandsnota)

Beslispunten

1. De reactienota (17ink01914) op de zienswijzen op het ontwerp Esthetisch Programma van Eisen vast te stellen;
2. Het Esthetisch Programma van Eisen (17ink01548) gewijzigd vast te stellen als addendum op de welstandsnota "Ruimtelijke Kwaliteit, *Samen* doen!" van 4 februari 2013 (12RB105).

Inleiding

De komende jaren wordt de A15 tussen knooppunt Ressen en de A12 bij Duiven/Zevenaar doorgetrokken en wordt de A12 tussen Duiven en knooppunt Oud-Dijk verbreed. Ten behoeve van dit project heeft begin 2017 een Tracébesluit ter inzage gelegen. Na onherroepelijk worden van dit Tracébesluit en verwerving van de benodigde gronden door het Rijk, kan worden gestart met de realisatie van dit project. In opdracht van Rijkswaterstaat is een Esthetisch Programma van Eisen (hierna: EPvE) voor het project ViA15 opgesteld. Dit document borduurt voort op het Landschapsplan van ViA15, dat onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) en kaderstellend is voor de inhoud van het EPvE.

Het EPvE is onder begeleiding van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit opgesteld door de architect Michel Heesen uit Arnhem. Deze commissie heeft een onafhankelijk voorzitter en secretaris. Verder bestaat de commissie uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland en de gemeenten Duiven, Lingewaard en Zevenaar met het Gelders Genootschap als hun adviseur.

Het EPvE bevat de vormgevingskaders voor de door Rijkswaterstaat te contracteren aannemer(s) en is daarmee na vaststelling door de gemeenteraden van Duiven, Zevenaar,

Raadsvoorstel

Lingewaard en Overbetuwe zowel contractdocument voor de aannemer als toetsingskader voor welstand, in aanvulling op de welstandsnota's van deze vier gemeenten. In het EPvE wordt de beoogde beeldkwaliteit en het materiaalgebruik van onder andere geluidschermen, bruggen en viaducten beschreven.

Het ontwerp EPvE heeft van 31 augustus tot en met 11 oktober in de betrokken gemeenten ter inzage gelegen. Hierop zijn door de gemeente Duiven drie zienswijze ontvangen, namelijk van het Bewonersoverleg Groessen A15, de Dorpsraad Loo en de heer Lucassen (Loostraat 12 te Loo). De indieners van de zienswijzen zijn in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze toe te lichten. De heer Lucassen heeft hier gebruik van gemaakt evenals de heren De Jonge en Jongen en mevrouw Van Dalen namens het Bewonersoverleg Groessen A15.

De zienswijzen (bijlagen 2, 3 en 4) richten zich met name op de volgende onderwerpen:

1. De inhoud en reikwijdte van het Esthetisch Programma van Eisen en het Tracébesluit
2. De geluidsafscherming op de brug
3. Energie
4. Het fietspad op de brug
5. Doorvalbeveiliging op de brug
6. Huis Rijswijk
7. Licht en lichthinder
8. Overige vormgevingsaspecten

Alle zienswijzen zijn aan de hand van deze onderwerpen samengevat en beantwoord in een reactienota (bijlage 5). Naar onze mening is de beantwoording op afdoende wijze gebeurd. De zienswijzen zijn aanleiding geweest om het ontwerp EPvE op onderdelen bij te stellen. Daarnaast zijn er op verzoek van Rijkswaterstaat detailwijzigingen in het document aangebracht. Deze hebben betrekking op de formulering als contractdocument en hebben geen inhoudelijke beleidswijzigingen tot gevolg. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft deze stukken voorbereid en heeft daarbij alle wijzigingen transparant gemaakt in het bijgevoegde digitale wijzigingenoverzicht (bijlage 6). Het aangepaste EPvE is als bijlage 7 opgenomen.

Beoogd effect

Zorgen voor een juridisch bindend beleidskader voor de welstandsbeoordeling van vergunningaanvragen ten behoeve van de realisatie van de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12, dat bij alle gemeenten gelijk is en aansluit bij de uitvraag aan de markt door Rijkswaterstaat.

Argumenten

1.1 Door vaststelling verkrijgt het EPvE de vereiste juridische status

De doortrekking van de A15 is een project met een grote impact op de inwoners van de betrokken gemeenten. De civieltechnische kunstwerken die in het kader van de doortrekking worden gerealiseerd, zullen gedurende meerdere decennia beeldbepalend zijn. Om te kunnen afdwingen dat de doortrekking de gewenste beeldkwaliteit en landschappelijke inpassing krijgen, is het noodzakelijk dat het EPvE onderdeel wordt van de gemeentelijke

welstandsnota's van de vier betrokken gemeenten.

1.2 Het EPvE biedt voldoende kaders voor de vormgeving en toetsing van bouwwerken

Beleving snelweg – landschap en vice versa

Rijkswaterstaat benadert de openbare ruimte van het snelwegtracé met name vanuit de gebruiker van de weg. Dit komt ook in het EPvE tot uitdrukking. In het EPvE staan echter ook zaken die juist ingegeven zijn vanuit het omliggende landschap naar de snelweg. Het toepassen van groenblijvende beplanting op geluidschermen is hier een voorbeeld van. Naar onze mening is er binnen het EPvE sprake van evenwicht tussen belevingsmaatregelen ten behoeve van passanten en onze inwoners.

Half- en verdiepte ligging

In het EPvE worden nadere kwalitatieve normen gesteld aan onder andere de keerwanden, de detaillering van de betonnen plaat bij Helhoek en de vormgeving daarvan in het landschap, de inpassing van Huis Rijswijk en de inpassing van de A15 in relatie tot het omliggende kleinschalige coulissenlandschap van Groessen. Wij hebben de inpassing van de half- en verdiepte ligging van de A4 in de gemeente Midden Delfland als referentiebeeld voor ogen. Het Tracébesluit eist in artikel 7 lid 3 in elk geval vergelijkbare absorberende bekleding van de zijwanden als in deze gemeente is gerealiseerd.

Verlichting SFR15

Parellel aan de A15 komt een snelfietsroute, die de bestaande snelfietspaden De Liemers en het RijnWaalpad met elkaar verbindt. De zienswijzen richten zich tegen realisatie van lichtvervuiling in het buitengebied. In het EPvE zijn passende kaders op hoofdlijnen opgenomen, die tegemoet komen aan de zienswijzen. De provincie neemt momenteel het voortouw om de hoofdlijnen verder te concretiseren in een verlichtingsplan. Onze inzet daarbij is een plan dat voldoet aan het verlichtingsbeleid van de gemeente Duiven. Dit plan maakt straks onderdeel uit van onze klanteisen die in een Uitvoeringsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente worden vastgelegd en als contractstuk richting de aannemer gaat.

Energieopwekking

In het Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten is mede op initiatief van de gemeente Duiven aan Rijkswaterstaat verzocht om de weg te verduurzamen. Rijkswaterstaat komt deze wens tegemoet met de ambitie tot een energie neutrale exploitatie. In het EPvE wordt uitgegaan van de integratie van zonnepanelen in kunstwerken en andere bouwwerken binnen het Tracébesluit in plaats van realisatie in het landschap. Voor deze integratie hebben wij ons hard gemaakt binnen de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Adviezen CRK en welstandscommissie

Zoals aangegeven zijn bovenstaande punten in onze beleving voldoende in het EPvE gewaarborgd. Eerder adviseerden ook de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15 en de welstandscommissie positief over het (ontwerp) EPvE (bijlage 9). De welstandscommissie is van mening dat het voorliggende EPvE een helder en bruikbaar document is voor de borging

van de ruimtelijke kwaliteit tijdens de tender en tevens voor de toetsing van plannen in het kader van omgevingsvergunningen (bijlage 10).

Kanttekeningen

1.1 Niet alle zienswijzen zijn gehonoreerd

Ontwerpvrijheid

Een deel van de zienswijzen heeft betrekking op de (beperking van de) ontwerpvrijheid die het EPvE biedt voor de toekomstige bouwer van de A15/A12. Binnen het EPvE is naar onze mening voldoende balans gevonden tussen enerzijds het uitdagen van de markt tot creatieve en innovatie ontwerp oplossingen en anderzijds het bieden van voldoende houvast aan de belangen van de inwoners en gemeente met als inzet een goede ruimtelijke kwaliteit en inpassing in de leefomgeving.

Scope EPvE als welstandkader

Daarnaast kwam uit de zienswijzen naar voren dat licht- en geluidhinder onderbelicht zijn in het EPvE. Het verder voorkomen van licht- en geluidhinder dan reeds in het Tracébesluit is geregeld is niet de inzet van het EPvE. Voor zover het EPvE onduidelijk was over hoogten van schermen en dergelijke is nu nadrukkelijk verwezen naar de maatvoering uit het Tracébesluit. Ook zijn naar aanleiding van de zienswijzen illustraties in het EPvE verduidelijkt waardoor een duidelijker beeld ontstaat over wat wel en wat niet als passend wordt beschouwd.

Financiële paragraaf

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de gemeente Duiven.

Communicatieparagraaf

Het EPvE van ViA15 is opgesteld in samenspraak met een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) waarin Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland, het Gelders Genootschap en de gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar zijn vertegenwoordigd.

Het EPvE is in de conceptfase door de opstellers op 15 mei 2017 gepresenteerd aan de wijkplatforms uit de betrokken gemeenten en een klankbordgroep van belanghebbenden. Een vergelijkbare presentatie heeft op 14 juni 2017 plaatsgevonden voor de fractievertegenwoordigers van de gemeenteraden van Duiven, Zevenaar, Lingewaard en Overbetuwe. Daarnaast is er ook een tweetal sessies geweest met de gezamenlijke gemeente welstandscommissies die hun goedkeuring op het EPvE hebben gegeven.

De indieners van de zienswijzen zijn na akkoord door het College van B&W op dit raadsvoorstel geïnformeerd over de beantwoording en in kennis gesteld van de verdere procedure. Het raadsbesluit wordt op de gebruikelijke wijze gepubliceerd op de website; indieners van zienswijzen en de betrokken overheden worden hierover actief geïnformeerd.

Advies vervolgproces

Het EPvE maakt na de gewijzigde vaststelling deel uit van het welstandskader van de gemeente Duiven en is daarmee het formele toetsingskader voor vormgevingsaspecten in het kader van de vergunningverlening. Separaat beroep tegen dit beleidskader is niet mogelijk.

Raadsvoorstel

Zoals onder het kopje "Communicatieparagraaf" is vermeld heeft er reeds een beeldvormende bijeenkomst voor een raadsafvaardiging plaatsgevonden in juni van dit jaar. Wij opteren derhalve voor een rondetafel op 6 december en vaststelling door de gemeenteraad op 20 december. Temeer de andere grondgebonden gemeenten ook op een vaststelling eind 2017 afkoersen.

Gemeente	Politieke avond(en) (raadscommissie)	Raad
Duiven	6 december	20 december
Zevenaar	7 december	19 december
Lingewaard	29 november 6 december	14 december
Overbetuwe	4 december 19 december	9 januari 2018

Tabel 1: Overzicht koers naar vaststelling

Voor de politieke avond (rondetafel) nodigen wij de voorzitter van de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de opsteller van het EPvE uit voor het geven van een toelichting op het aangepaste EPvE.

Duiven, 7 november 2017.

Burgemeester en wethouders van Duiven,

secretaris,

burgemeester,

Raadsvoorstel

Bijlagen:

Registratienummer Corsa:

1. 17RB086
2. 17E003137
3. 17E003151
4. 17E003160
5. 17ink01914
6. 17ink01915
7. 17ink01548
8. 17ink01497
9. 17ink01547
10. 17ink01550

Omschrijving:

Raadsbesluit Esthetisch Programma van Eisen ViA15
Zienswijze d.d. 8 oktober 2017 van de heer R. Lucassen
Zienswijze d.d. 10 oktober 2017 van de Dorpsraad Loo
Zienswijze d.d. 10 oktober 2017 van het Bewonersoverleg
Groessen A15
Reactienota Esthetisch Programma van Eisen ViA15 d.d.
24 oktober 2017
Summary van wijzigingen EPvE d.d. 31 oktober 2017
Esthetisch Programma van Eisen ViA15
Aanbiedingsbrief d.d. 2 augustus 2017 van Rijkswaterstaat
Advies d.d. 21 juli 2017 van de Commissie Ruimtelijke
Kwaliteit ViA15
Advies d.d. 1 augustus 2017 van de gezamenlijke
welstandscommissie

Verdere informatie:

1. Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken d.d. 24 februari 2017 (ViA15)
2. Landschapsplan d.d. 15 februari 2017 (bijlage 5 Tracébesluit ViA15)



Raadsbesluit

Besluitnr.: 17RB086
Zaaknr.: 17DV02480

A15/A12 - Esthetisch Programma van Eisen ViA15 (addendum welstandsnota)

De raad van de gemeente Duiven;

overwegende dat:

- er behoefte is aan een juridisch bindend beleidskader voor de welstandsbeoordeling van vergunningaanvragen ten behoeve van de realisatie van de doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12;
- dit beleidskader bij de grondgebonden gemeenten Duiven, Zevenaar, Lingewaard en Overbetuwe gelijkluidend dient te zijn en dient aan te sluiten bij de uitvraag naar de markt in het kader van de DBFM-aanbesteding door Rijkswaterstaat;
- het voorliggende Esthetisch Programma van Eisen ViA15 (EPvE) hierin voorziet;
- het EPvE zes weken ter inzage heeft gelegen;
- er gedurende deze termijn drie ontvankelijke zienswijzen bij de gemeente Duiven zijn ingediend;
- deze zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond zijn;
- het Esthetisch Programma van Eisen mede naar aanleiding van de zienswijzen wijziging behoeft;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 7 november 2017 (17RV098) en de bijbehorende bijlagen;

b e s l u i t :

1. De reactienota "Esthetisch Programma van Eisen ViA15" d.d. 24 oktober 2017 (17ink01914) vast te stellen;
2. Het Esthetisch Programma van Eisen ViA15 d.d. oktober 2017 (17ink01548) gewijzigd vast te stellen als addendum op de vigerende welstandsnota "Ruimtelijke Kwaliteit, *Samen* doen!" uit 2013.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 20 december 2017.

De raad van de gemeente Duiven,

griffier,
mevr. E. (Els) Boers

voorzitter,
drs. H.B.I. (Rik) de Lange

Gemeente Duiven

Onderwerp: zienswijze EPvE / aanvulling welstandsnota

Datum: 8 oktober 2017

Ronald Lucassen

Loostraat 12

6924 AE Loo

luca0243@planet.nl

Inleiding

Het doortrekken van de A15 naar de A12 wordt aanbesteed als een DBFM, Design Build Finance and Maintain overeenkomst. Aanvullend op de aanbesteding die door Rijkswaterstaat wordt vormgegeven, hebben de 4 grondgebonden gemeenten, waar de werkzaamheden worden uitgevoerd, een Esthetisch Programma van Eisen A15 laten opstellen. Dit EPvE wordt toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten van het DBFM.

Uitgangspunt in het DBFM is dat de uiteindelijk opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het ontwerp en de bouw van de doortrekking van de A15 naar de A12. Opdrachtnemer krijgt volgens de aanbesteding een ruime mogelijkheden zijn kennis en creativiteit in te zetten. Het EPvE is een aanvulling op het DBFM en heeft als doel citaat:

“In het EPvE wordt de beoogde beeldkwaliteit en materiaalgebruik van het project omschreven zoals de vormgeving van geluidsschermen, bruggen en viaducten. De bedoeling is ook dat het EPvE als welstandkader dient in het omgevingsvergunningentrajec. Hiervoor moet het EPvE door de betrokken gemeenteraden als aanvulling op het bestaande welstandsbeleid worden vastgesteld. Op deze manier geldt voor de toekomstige opdrachtnemer (aannemer) dus eenzelfde esthetisch kader voor contract en vergunningverlening in de betrokken gemeenten.”

Wat wordt verstaan met de term esthetisch?

Esthetisch staat voor: 1) Chic 2) Elegant 3) Geraffineerd 4) Gevoelig voor het schone 5) In overeenstemming met de schoonheidsleer 6) Kunstgevoelig 7) Kunstzinnig 8) Mooi, smaakvol 9) Schoon, smaakvol 10) Smaakvol 11) Stijlvol 12) Verfijnd en is dus in hoge mate subjectief.

Esthetiek: leer van de schoonheid.

Het gepubliceerde EPvE gaat op onderdelen verder als het alleen maar stellen van algemene richtlijnen. Hierdoor wordt een toekomstige aannemer beperkt in zijn creativiteit en oplossend vermogen bij het doortrekken van de A15. Er zou sprake zijn van “*maximale ruimte te krijgen zijn kennis en creativiteit toe te passen*”. Dit betekent een beperking om het maximale uit de aanbesteding te halen ten gunste van de bewoners van het gebied waarin de A15 wordt aangelegd.

Enkele voorbeelden van te gedetailleerde richtlijnen in het EPvE zijn bijvoorbeeld:

- De voorgeschreven geluidsschermen
- De hoogte en omvang van grondwallen
- De beschrijving van betonwanden

Dit document geeft in blokken weer de ongerijmdheden, tegenstrijdigheden, onduidelijkheden en omissies in het EPvE. Teksten die zijn overgenomen uit het EPvE worden cursief in deze zienswijze weergegeven.

Natura 2000

Positief in het gehele EPvE is het besef en het uitgangspunt dat de doortrekking van de A15 plaatsvindt in een kwetsbare omgeving; citaten:

- *“kwetsbaar natuurgebied”*
- *“Natura 2000 status”*
- *“een hoge natuurwaarde”, naast landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten een hoge natuurwaarde”*

Alles in ogenschouw nemende moet het resultaat uiteindelijk zijn:

- geen geluidshinder en
- donker.

Tegenstrijdigheid

Het EPvE vormt in basis een fundamentele tegenstrijdigheid. *“Een brug die recht doet aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk. Een brug die niet schreeuwt om aandacht maar wel een eigen identiteit en expressie heeft”*. Een brug die in een natuurgebied wordt aangelegd waarvan het EPvE zelf de kwetsbaarheid van benoemd en roemt, doet in zijn geheel geen recht aan het gestelde omdat door de aanleg het natuurgebied voor komende generaties erna, deze vernietigd en aantast. Natuur heeft een eigen identiteit en expressie, ieder bouwwerk in welke vorm dan ook, doet hieraan afbreuk. Wil de BV Nederland kwetsbare natuurgebieden voor de komende generaties behouden kan dat alleen indien de doortrekking op een andere wijze wordt uitgevoerd in een wijze van: niet horen, niet zien en niet ruiken. Dit wil zeggen, verdiept en met een tunnel.

Het lijkt dat er binnen de BV Nederland en de overheid naar de burgers, met 2 maten wordt gemeten. Een voorbeeld hiervan is de doortrekking van de A4. Deze is aangelegd door een kwetsbaar natuurgebied. De doortrekking is uiteindelijk gerealiseerd met behulp van bovenwettelijke maatregelen zodat het gebied grotendeels in tact is gebleven en de aangelegde autoweg niet te zien is, niet te ruiken en niet te horen is. Een dergelijke uitvoering van de aanleg zou ook voor de doortrekking van de A15 van toepassing moeten zijn waarbij een aannemer zijn creativiteit mag gaan inzetten om dit te realiseren. Het EPvE belemmert in deze opzichten die creativiteit.

Bij de aanleg van de A15 zou de aanbesteding zodanig vorm worden gegeven dat de aannemer in grote mate eigen creativiteit kon inbrengen in het project. Het Why en HOW staan niet ter discussie, het What, de uitvoering wel.

Eenzijdige benadering / verblijfskwaliteit / visuele esthetiek

Het gehele EPvE, het Why en de HOW gaat uit van de beleving van de weggebruiker, de kortstondige passant die met een hoge snelheid tot 130 km door het landschap raast. In het WHY valt te lezen dat er gezorgd dient te worden voor *orde, continuïteit, rust, verkeersveiligheid* en dominantie van de *landschappelijke beleving van de automobilist*.

In het EPvE is er sprake van het bieden van “*een prettige verblijfskwaliteit*” voor de weggebruiker. De weggebruiker verblijft niet en passeert. Hij is geen recreant en is slechts kortstondig aanwezig is (gemiddeld 11 minuten). Dit geldt niet voor de bewoners. De weggebruiker is eigenlijk slechts een vluchtige passant. Weggebruikers die frequent gebruik maken van de toekomstige verbinding zijn na een aantal keren wel uitgekeken op het gebied en zijn slechts gericht om zo snel als mogelijk van A naar B te komen. Hoe ze daar komen doet er niet toe, wel de in tijd waarin ze dit kunnen verwezenlijken.

Diegenen die het meeste verblijven in het gebied zijn de bewoners. Mensen die er wonen, werken en recreëren voor zover dit na de aanleg nog mogelijk is. De focus van EPvE moet dus verlegd worden naar deze groep mensen voor de inrichting want zij zijn gedupeerd en worden continue opgezadeld en geconfronteerd met de gevolgen van de aanleg.

Eén van de belangrijkste aspecten op dit vlak is de toekomstige geluidshinder die de doortrekking veroorzaakt. Het EPvE gaat maar beperkt in op geluid reducerende maatregelen (beschrijving van het soort geluidsscherm), de focus ligt overduidelijk op het aspect visuele esthetiek. Ik onderken dat geluid een lastig thema is en ga er van uit dat een dergelijk “heikel” en moeilijk thema daardoor in verhouding onderbelicht blijft in het EPvE ten opzichte van andere thema’s. Ik zou opteren voor een EPvE waarin meer aandacht is voor de bewoners in relatie tot terugdringen van geluid.

Landschapsplan

Citaat EPvE: “*landschapsplan behoeft op dit punt enige aanpassing*”. Kan ik hieruit opmaken dat het landschapsplan niet zo vast ligt zoals dit in de afgelopen jaren gepresenteerd is door de Gemeente, provincie en ViA15?

Op de inloopavond bij zalencentrum Gieling in Groessen werd min of meer hetzelfde gesuggereerd in het kader van uitgraven van proefsleuven voor het tracé.

Schanskorven

In het EPvE wordt op enkele plekken de term “*schanskorven*” gehanteerd. Schanskorven worden volgens het EPvE alleen gebruikt bij grondkeringen en keerwanden. Schanskorven kunnen echter ook gebruikt worden in het kader van geluid beperkende maatregelen voor de bewoners.

Met schanskorven zijn uitstekende resultaten bereikt met het terugdringen van geluid. De beschreven schanskorven in het EPvE worden slechts ingezet/voorgeschreven/geadviseerd voor enkele visuele aspecten. Daarbij wordt volkomen voorbij gegaan aan de inzet/toepassing van schanskorven om de geluidsbelasting voor omwonende te verminderen. Aannemer wordt dus mogelijke beperkt in zijn creativiteit.

Geluid versus verlichting

De focus van het EPvE is gericht op het voorkomen van verstoring door verlichting. Dit is in principe vrij eenvoudig te realiseren in vergelijking met geluid. De brug wordt door middel van een mitigerende maatregel in het TB, onverlicht en wordt voorzien van een opstaande rand van 1 meter over de gehele lengte van het brugcomplex. Dit is een nobel en prima uitgangspunt, een verbetering ten opzichte van het OTB. Echter door de focus hierop te liggen raakt de verstoring voor de omgeving veroorzaakt door geluid onderbelicht. In mijn visie is geluidshinder een grotere verstoring als de verlichting op de brug en tracé. Bovendien is geluid is een item wat van toepassing voor het gehele tracé.

De focus van het voorkomen van verstoring van verlichting splitst zich hoofzakelijk toe op de brug. Ik zou willen zien dat met dezelfde elan ook voor de rest van het tracé, dus van Bemmeler naar de A12, dit op eenzelfde manier wordt vormgegeven in het EPvE.

Lichtverstrooiing

De opstaande rand van 1 meter en de “onverlichtheid” van de brug is een uitstekend start om de lichtverstrooiing tegen te gaan. Het EPvE gaat uit van licht van voertuigen op koplamp niveau. In het OTB en TB wordt uitgegaan van een verwacht voertuigenvolume van circa 32.000 stuks per 24 uur. Circa 3.000 hiervan zijn vrachtauto's.

De belangrijkste reden voor de doortrekking van de A15 is een betere ontsluiting van het Duitse achterland voor de haven van Rotterdam. Dus een focus op vrachtvervoer. Aan de Nederlands – Duitse grens wordt volop gewerkt aan uitbreiding van goederen opslag en overslag. Onlangs is besloten tot de ontwikkeling van railterminal bij Valburg weer ter hand te nemen. Deze terminal, goed voor de economie, zal vrachtvervoer in de regio een extra duw in de rug geven. In hoeverre deze ontwikkelingen en het effect hierop op het toekomstige verkeersvolume, zijn meegenomen in het OTB, TB en EPvE, betwijfel ik ten sterkste. In hoeverre kan een EPvE op de verwachte toename van vrachtverkeer hierop anticiperen?

Al met al is het de verwachting dat vrachtvervoer toekomstig zal toenemen. Vrachtauto's voeren naast hun koplampen in veel gevallen additionele boven/ c.q. cabineverlichting. Deze cabineverlichting zal verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijke toename van lichtverstrooiing en wordt niet opgevangen door de in het EPvE beschreven eisen.

Het beoogd effect om lichtverstrooiing te beperken wordt derhalve maar mondjesmaat bereikt. In het EPvE wordt volkomen voorbijgegaan met deze vorm van lichtverstrooiing.

- Dus welke maatregelen kunnen nog aanvullend gerealiseerd worden om deze lichtvervuilingsbron te voorkomen?
- Op welke wijze wordt de lichtverstrooiing aanvullend tegengegaan met maatregelen buiten de brug en op plekken waar de A15 niet verdiept is aangelegd?

De ultieme oplossing waarmee zowel geluid als lichtverstrooiing op de brug volledig kunnen worden opgelost is ondertunneling van het Pannerdensch Kanaal.

Lichtverstrooiing na aanlanding

Volgens het EPvE is de brug niet voorzien van verlichting ter voorkoming van lichtverstrooiing. Vanaf de verdiepte aanleg is er ook geen sprake van verlichting. Het EPvE stelt bij de aansluiting op de A12 na de “deksel” dat er sprake is van “*geen beplanting, ontdaan van wegmeubilair, zo min mogelijk verlichting en geen signalering*”.

In het EPvE is het onduidelijk op welke wijze sprake is van verlichting of verlichtings verstrooiende maatregelen tussen de aanlanding van de brug en de verdiepte ligging bij Kerkakkers. De geprojecteerde zichtwallen en geluidswerende voorzieningen zijn onvoldoende om lichtvervuiling tegen te gaan gezien de geringe hoogte van die zichtwallen en de geringe of geen verdiepte ligging. Eventuele portalen en lichtmasten zullen door hun afmetingen indien deze hier ook geprojecteerd zijn boven de zichtwallen uitsteken en tot lichtvervuiling leiden. Het EPvE moet op dit vlak meer duidelijk bieden.

Optelsom verlichting

Het knooppunt A15/A12 is “*geen optelsom*” van verlichting. Dit suggereert dat erop andere delen van het voorgenomen tracé wel sprake is van een optelsom. Is dit een correcte aanname van het gestelde in het EPvE? En zo ja, waar is dit van toepassing op het beoogde tracé?

Optelsom geluid

Voor verlichting wordt er in het EPvE gerept over een *optelsom*. Voor geluid zijn er echter ook van optelsommen van toepassing maar die worden niet meegenomen in het EPvE. In het EPvE wordt veel en langdurig ingegaan op verlichtingsaspecten op het voorgenomen tracé. Eenvoudigheid halve wordt voorbij gegaan aan het aspect geluid? De vraag dient zich hier aan, is geluid esthetisch? Ja, iets wat je kunt zien, horen en voelen is esthetisch, dus ook geluid.

Geluid is in vergelijking met licht in het EPvE zoals eerder gememoreerd, onderbelicht en dient evenveel aandacht te krijgen. Geluid is voor de aanwonende van groter belang dan het licht maar is helaas minder vatbaar voor een mooie esthetische omschrijving. Eenvoudig, gezien de moeilijke materie wat geluid is, wordt teruggevallen op algemene normen en daarmee mogen de omwonenden en gebruikers van de omgeving waarin de autoweg wordt gebouwd, het doen.

Verzoek/wens om in het EPvE evenveel aandacht te besteden aan het geluid als aan licht.

Geluidsafscherming brug

In het EPvE is er sprake van een opstaande rand van 1 meter over de gehele lengte van het brugcomplex. Daarnaast is er sprake van een transparante geluidsafscherming vanaf circa 1 meter van het wegdek. Op basis van de omschrijving in het EPvE, de navolgende vragen:

- De opstaande rand is 1 meter hoog. Begint de transparante geluidsafscherming op 1 meter hoog? Staat de transparante geluidsafscherming van 1 meter boven op de opstaande rand van 1 meter? Waarom is er sprake van het gebruik van het woord *circa 1 meter* in het EPvE? De afmetingen van opstaande rand zijn een vast gegeven. Is de hoogte van de transparante geluidsafscherming dan geen vast gegeven?
- De verticale stijlen zijn maximaal 2 meter. Betekent dit dat de hoogte van de toegepaste stijlen over het brugvlak varieert of variabel is? Het woord maximaal geeft aan dat het ook lager kan zijn.
- Omvatten de stijlen van maximaal 2 meter ook de 1^e meter van de opstaande rand of worden de stijlen geplaatst op de opstaande rand waardoor het totaal niet maximaal 2 meter is maar maximaal 3 meter is?
- De transparante geluidsafscherming wordt 1x per jaar gereinigd. Langs de Nederlandse autowegen zijn op diverse plekken transparante panelen toegepast zodat automobilisten een doorkijk wordt geboden op het landschap. Op al die plekken waar deze panelen zijn toegepast heb ik nog nooit (al vele jaren) de ervaring mogen hebben, dat deze periodiek niet schoon worden gemaakt om die doorkijk te blijven realiseren. Waarom zou ik mogen verwachten dat het bij een brug over het Pannerdensch Kanaal dat wel gebeurt? Is het eenmalig per jaar reinigen voldoende om de transparantie te waarborgen in het kader van het ondergaan van een 11 minuten durende landschapsbelevens van het rivierengebied?
- De transparante geluidsafscherming wordt op termijn beschadigd door opspattend stenen, schurende werking van met stof, zand beladen water, wind (erosie) en mogelijk verlies van lading etc.. Is hiermee rekening gehouden inzake de aangehaalde transparantie van panelen? Zo ja hoeveel jaren blijven panelen transparant? Zo nee welke maatregelen worden getroffen en wie besluit dit, de exploitant of Rijkswaterstaat als controlerend orgaan van de opdrachtgever/exploitant? Worden panelen vervangen als de transparantie afneemt? Bij welke mate van transparantie is er eigenlijk geen transparantie meer in het licht van het gestelde in het EPvE? Wordt in de aanbesteding rekening gehouden met vervanging van niet-transparante panelen?
- Is het mogelijk dat een aannemer ook andere bijvoorbeeld niet transparante panelen kan toepassen in plaats van transparante panelen?
- Is het misschien verstandig om geen transparante panelen te gebruiken ter voorkoming van afleiding van weggebruikers en/of verblinding?
- Op welke wijze wordt gewaarborgd dat de transparante panelen geen gevaar vormen voor de gebruikers op de brug en schippers op het Pannerdensch Kanaal in het kader weerspiegeling en verblinding door zon, koplampen, groot licht?
- Indien het fietspad verlaagt of verhoogt wordt aangelegd ten opzicht van het wegdek voor auto's, is er dan geen grotere kans op verblinding voor gebruikers van het fietspad door die koplampen en bovenlichten van voertuigen?
- Is het mogelijk dat een effect van verblinding door zon en koplampen van voertuigen door panelen versterkt wordt?
- Is er enig effect mogelijk van verblindingsverschijnselen van panelen voor bewoners, recreanten en dieren?
- Tussen het fietspad en de rijbaan komen de transparante schermen te staan. Staan deze schermen ook aan de andere zijde van de brug waar geen fietspad is?

- In hoeverre hebben opspattend, vuil, pekkel en hemelwater invloed op de zichtbaarheid van de transparante panelen maar ook op het creëren van de kans op verblindingsituaties?
- Welke maatregelen worden genomen om het schoonmaken van panelen mogelijk te maken om zodoende de doorzichtbaarheid te blijven garanderen?
- Wordt er een extra rijstrook afgezet indien panelen worden schoongemaakt?
- Welke maatregelen worden getroffen zodat de mensen die de panelen schoonmaken, veilig kunnen werken?
- Wat is inschatting van de tijd die het vergt om alle panelen schoon te maken?
- Worden de panelen op een vast tijdstip in het jaar schoon gemaakt of is dit een adhoc besluit afhankelijk van geconstateerde vervuiling c.q. mate van doorzichtigheid?
- Wie neemt dit besluit?
- Op welke wijze wordt voorkomen dat vogels zich te pletter vliegen tegen transparante panelen van een brug?
- Is er rekening gehouden met vogeltrek?
- Is er rekening gehouden met de effecten die het gebruik van transparante panelen hebben op de fauna?

Rivierenlandschap vanaf de brug goed zichtbaar en beleefbaar zijn

De opstaande rand op de brug is een absoluut is een goede aanzet om de overlast te verminderen. Als bewoner ben ik blij met de aanvullende schermen op de brug omdat deze in het OTB en TB ontbraken. De opstaande schermen moeten een doorkijk bieden aan de weggebruiker over het rivierenlandschap.

Het lijkt mij dat na verloop van tijd de doorkijk van de schermen verslechterd waardoor een passant een verminderde doorkijk op het rivierenlandschap heeft. Het uitgangspunt dat een passant het landschap kan beleven en in zich op kan nemen gaat daarmee verloren en daarmee het gehele uitgangspunt. Als het uitgangspunt uiteindelijk toch verloren gaat of sterk verminderd, is het dan niet beter om bewoners tegemoet te komen met voorzieningen waarvan continue 24x7 baat hebben en niet de 2 minuten van een weggebruiker op een brug.

De goede zichtbaarheid en beleefbaarheid van de automobilist staan daarnaast volledig haaks op verkeersveiligheid. Een automobilist dient zijn ogen op de weg te houden en op te letten. Statistisch is er een significante stijging waarneembaar in het aantal ongevallen door het gebruik van smartphone's gebruik van apps, social media etc. Er wordt maatregelen genomen om het gebruik van apparatuur toekomstig onder het rijden te verbieden. Het EPvE is echter een uitnodiging aan de weggebruiker om niet op de weg te letten maar om naar het landschap te kijken. Dit laatste lijkt me geen wenselijk uitgangspunt bij aanleg van een autoweg waar 130 km wordt gereden.

De beleefbaarheid van een gebied moet niet liggen bij een vluchtige passant maar bij de bewoners (mens en dier), werkenden, bezoekers (mens en dier).

Vorm van de brug

Uitgangspunt zou een platte brug zijn idem de huidige Pleijbrug, een rijnbrug volgens een informatieve bijeenkomst in Huissen. Volgens het EPvE is een brug mogelijk met een niet dragende boogconstructie. Of een boogconstructie wel of niet dragend is, doe er in principe niet toe indien het uitgangspunt een platte brug is. Het vinkje bij een dergelijke constructie is derhalve in het EPvE niet correct.

In dit kader is het natuurlijk nog vreemder dat voor het fietspad gekozen wordt voor een additionele verhoging op het hoogste deel van de brug. Over een lengte van 50 meter, ligt het fietspad 1 meter hoger dan het wegdek voor voertuigen. Uitgangspunt van het EPvE is dat de fietser zicht heeft op het omringende rivierenlandschap. Door het fietspad hoger te leggen wordt alsnog een lichte boog gecreëerd, ontstaat er asymmetrische samenhang. De fietser wordt daarnaast “opgezaagd” met een steilere helling. Het fietspad begint en eindigt volgens het EPvE lager als wegdek voor auto’s. Is het de bedoeling om de snelfietsroute over de brug zodanig vorm te geven dat deze alléén geschikt is voor geoefende fietsers of e-bikes?

Doorvalbeveiliging

De brug wordt voorzien van een doorvalbeveiliging.

- Op welke wijze wordt een dergelijke doorvalbeveiliging vormgegeven?
- Gezien het geschetste in het EPvE met betrekking tot het kunnen opnemen van het landschap, kan geconcludeerd worden dat de doorvalbeveiliging transparant is. Is dit hetzelfde als de transparante panelen die een doorkijk mogelijk maken op het landschap? Is dit een correcte aanname? Gelden hiervoor ook de vragen en onduidelijkheden ten aanzien van de transparante panelen voor geluidsbescherming?
- Is die transparante doorvalbescherming sterk genoeg om een voertuig tegen te houden of zijn aanvullende voorzieningen geprojecteerd?
- Vormt de doorvalbescherming samen met de geluidsbescherming voor de gebruiker van het fietspad, de bescherming tegen de weerelementen, lading die verloren gaat, rommel die naar buiten wordt gegooid onder het rijden door weggebruikers, opspattend water en rookgassen van voertuigen? Door de hoogte in het landschap staat de gebruiker van het fietspad al bloot aan de elementen en de zuigende werking van voertuigen.

Verbreiding fietspad

In het EPvE is sprake van verbreding van het fietspad van 1 meter op het hoogste punt van de brug. Prima bedacht om de fietser gelegenheid te bieden te kunnen stoppen om het landschap goed in zich op te kunnen nemen. Met betrekking tot de verbreding van het fietspad enkele vragen:

- Gebruikers van het fietspad worden min of meer uitgenodigd hier stil te gaan staan. Vormt het stilstaan op een verbreed brugvlak geen gevaar voor andere gebruikers van dit snelfietspad? Let in dit kader ook op de uitdrukking “**snel**” fietspad. Dit suggereert dat de

gebruikers geacht worden met een bepaalde snelheid zich te verplaatsen over het fietspad zonder dat er sprake is van obstakels op het fietspad.

- In hoeverre kunnen andere snelfietspad-gebruikers verwachten, dat mensen voor hun ineens stoppen, of het fietspad over te steken om te blijven staan bij de verbreding?
- Trekt een dergelijke voorziening buiten fietsers misschien ook andere gebruikers aan, bijvoorbeeld wandelaars?
- Mogen wandelaars gebruik maken van het snelfietspad op de brug?
- Kan het zo zijn dat stilstaande fietsers /wandelaars boven op de brug de aandacht trekken van automobilisten in het kader van: wat doen die daar of is er iets gebeurt waardoor ze niet meer letten op het verkeer op de brug?

Verlichting fietspad

Uitgangspunt in het EPvE is een onverlichte brug. Geldt dit ook voor het fietspad? In het EPvE wordt aangegeven dat de markering van snelfietspaden, de veelkleurige led lichtmasten die al gerealiseerd zijn in de regio ook worden toegepast bij het nieuw te realiseren snelfietspad tussen Zevenaar en Nijmegen. Het is onduidelijk waar die masten beginnen en ophouden. Beginnen ze en lopen ze door tot op het dijklichaam/aanlandingspunten van de brug?

Stroombed

Het EPvE slaat het stroombed volledig over met betrekking tot de inpassing van het tracé in het Natura 2000 gebied. De enige verwijzing zijn de opmerkingen over de vorm van peilers. Het lijkt mij dat dit wat kort door de bocht is.

Geluidswerende maatregelen bij de niet verdiepte ligging

Gemakshalve lijkt het of het EPvE niet ingaat op de niet-verdiepte ligging na de aanlanding van de brug. De sectie van de weg die “niet verdiept” is, dient idem als de brug, half-verdiept en verdiepte ligging uitgewerkt te worden wat betreft geluid, licht maatregelen etc.

Geluidswerende maatregelen half verdiepte ligging

De geluidswerende maatregelen vanaf de aanlanding van de brug tot aan Kerkakkers bestaan uit een beplante wal en deels daarop een dubbelzijdig begroeid geluidsscherm. Het EPvE geeft op geen enkele manier aan hoe dit scherm vorm gegeven gaat worden of aan welke eisen die moet voldoen. Kan dit alsnog opgenomen in een EPvE?

De brug wordt in tegenstelling wat eerder in het OTB stond voorzien van schermen op het geluidshinder te beperken maar zodra er sprake is van een aanlanding worden de maatregelen drastisch teruggebracht tot slechts een wal met beplanting.

Deze voorziening zijn in de ogen van de bewoners onvoldoende. Uit de verdiepte ligging wordt zoveel grond afgevoerd dat hiermee op eenvoudige wijze een hogere wal kan worden gecreëerd waardoor bewoners niet geheel afhankelijk zijn van geluidsdemping in de periode dat de beplanting geen bladeren draagt en/of indien er sprake is een laag of zelfs geen geluidsscherm. Het EPvE is een verbetering ten opzichte van de beschreven voorzieningen in het OTB en TB maar schiet nog steeds te kort.

Uitgangspunt zou een verdere voorgeschreven reductie van geluidshinder, eventueel boven wettige maatregelen moeten zijn. Deze kunnen gecreëerd kunnen worden met de ophoging van de eerder voorgestelde grondlichamen/zichtwallen, schanskorven, beplanting en/of de geluidsabsorberende panelen zoals deze o.a. zijn toegepast bij de aanleg van de A4.

Geluidswerende maatregelen verdiepte ligging

Bij de verdiepte ligging, de bak, is er sprake van een reliëf in het beton. Er wordt uitgebreid stil gestaan bij het reliëf in het EPvE en de voorzieningen waardoor er niet geworteld kan worden. Is het niet eenvoudiger de wanden van de verdiepte bak te voorzien van geluidsabsorberende maatregelen in plaats van een reliëf? Een reliëf heeft geen functie behalve esthetisch optisch, een geluidsabsorberende muur wel. Het reliëf is wederom een voorziening voor een vluchtige passant. Een geluidsabsorberende muur is in het belang van de bewoners en het gebied.

De geluidswerende maatregelen bij de verdiepte ligging bestaan hoofdzakelijk uit een grondwal, deels een geluidswerende scherm en beplanting. De wanden van de bak zelf en bij de verdiepte ligging bij de aansluiting van de A12 zijn niet voorzien van geluidswerende maatregelen. In de verdiepte ligging van de A4 zijn geluidswerende voorzieningen getroffen met hoge mate van geluidsabsorptie. Waarom is er sprake van kale betonnen wanden (deels met motief / reliëf), waarom worden de wanden niet bekleed met gelijke panelen of vergelijkbaar geluidsabsorptie eigenschappen?

Huis Rijswijk

Ter hoogte van Huis Rijswijk is er sprake in het EPvE van een *verbijzondering*. Wat wordt verstaan met een verbijzondering? De automobilist wordt door die verbijzondering geattendeerd op Huis Rijswijk. Idem de eerdere opmerkingen inzake de brug dient ook hier, de automobilist op het verkeer te letten en niet afgeleid te worden door een verbijzonderingen/"spielereien". Bovendien hoe moet een automobilist die verbijzondering opnemen? Waarschijnlijk passeert hij de verbijzondering met een snelheid van 130 km per uur.

Kwalijk in het geheel van het EPvE is dat in het kader van de verbijzondering gesproken wordt over een snelheid van 130 km in een verdiepte bak. Wat veel belangrijker zijn de gevolgen van 130 km op delen van het voorgenomen tracé die open zijn zoals bij de brug en niet verdiepte ligging.

Knooppunt A12 / A15

De doortrekking van de A15 naar de A12 kent volgens het TB en EPvE twee verdiepte locaties in de Liemers, de deksel bij de Helhoek en de aansluiting op de A12. Waarom hebben beide verdiepte liggingen een andere constructie/vorm. De tunnelbak bij de deksel kent rechte wanden met een reliëf en de verdiepte ligging bij de A12 wordt glooiend/hellend zonder reliëf uitgevoerd? Op korte afstand van elkaar 2 verschillende vormen, dus geen symmetrie of samenhang.

Energie opwekking

Een energie neutrale A15 is een mooi streven en wordt ondersteund. Echter is de uitvoering zoals beschreven in het EPvE een vreemd eend in de bijt. Ik krijg het idee dat dit wordt toegevoegd om ecologisch karakter te benadrukken en enige kritiek op voorhand de mond te snoeren in het kader: kijk hoe goed we ecologisch bezig zijn. Het EPvE lezende wordt de brug zowel aan de zuid als de noord zijde voorzien van zonnepanelen. Wordt het rendement door uitvoering aan beide zijden niet in zijn geheel verlaagd?

- Onder energieneutraal wordt in het EPvE alleen uitgegaan van zonnepanelen. Er zijn nog andere manieren voor energie opwekking, waarom worden deze in het EPvE niet aangehaald?
- Wat wordt verstaan onder energieneutraal? Is dit voor de gehele A15 of alleen voor het te bouwen tracé deel?
- Wat wordt verstaan onder energieneutraal? Dekkt dit het benodigde energie verbruik voor de verlichting, portalen en tol voorzieningen?
- Zijn de energiekosten van verlichting, portalen en tol niet voor rekening van de exploitant?
- Zijn de opbrengsten van een neutrale energie voor de exploitant of voor Rijkswaterstaat?
- Kan de opbrengst van de energie niet verrekend worden met de tolbedrag c.q. verkorting van exploitatie van tolperiode?
- Kan de opbrengst van een energie neutrale A15 niet terugvloeien/gecompenseerd worden, aan de omwonenden die door de aanleg van A15 gedupeerd zijn?
- Is het mogelijk om het aantal panelen uit te breiden door panelen te plaatsen op geluidsschermen en taluds?

Onderwerp: zienswijze EPvE / aanvulling welstandsnota

Dorpsraad Loo heeft met betrekking tot de welstandseisen voor de kunstwerken, met name voor de kruising met het Pannerdensch Kanaal, de volgende visie en concrete punten.

Het Natura 2000 en stiltegebied Weide Oude Rijnstrangen heeft een rijke flora en fauna, die zich daar sterk heeft ontwikkeld, daarnaast is het ook een belangrijk gebied voor recreatief gebruik. Er zijn meerdere fiets- en wandelroutes en ook, recent aangelegd, 2 klompenpaden, die druk bezocht worden.

Door bewoners van Loo en de omliggende dorpen wordt volop recreatief gebruik gemaakt van dit fraaie gebied, waarvan rust en stilte belangrijke kwaliteiten zijn.

Het is dan ook van groot belang dat de welstandseisen die aan de kruising met het Pannerdensch Kanaal gesteld worden, er aan bijdragen dat het gebied zo weinig als mogelijk wordt aangetast en dat de kwaliteiten rust en stilte en nachtelijke duisternis zo veel als mogelijk gehandhaafd worden.

Wij vinden het daarom nog steeds absoluut noodzakelijk om de kruising uit te voeren met een tunnel.

Indien de kruising onverhoopt toch uitgevoerd mocht worden met een brug dan zien wij, voor de brug met de beide aanlopen, navolgende welstandseisen als minimaal noodzakelijk (deze welstandseisen hebben wij u toegestuurd op 2 april 2017):

1. Passend in de omgeving, dus geen kolossale bouw. Hoge hangconstructies dienen vermeden te worden. Brug moet zo veel als mogelijk wegvallen in de natuur
2. Beton in plaats van staal, dat kan wat rustiger vormgegeven worden (en maakt minder geluid)
3. De grote zijvlakken van de brug en de aanlopen, rond uitvoeren of met kleinere vlakken onder een kleine hoek (vlakken "breken"), zodat de schaduwwerking een brekende rol vervult
4. Zijvlakken minimaal 1,5 meter hoger dan het wegdek door laten lopen, zodat de verlichting van de auto's de donkerte/duisternis in het natuurgebied minimaal verstoort
5. Tegen die zijvlakken geluidsabsorberend materiaal aanbrengen om de rust in het natuurgebied zo weinig mogelijk te verstoren en het aangetaste natuurgebied zo klein mogelijk te houden
6. Op die zijvlakken transparante geluidschermen aanbrengen om de verstoring qua geluid in het stiltegebied te minimaliseren
7. Geen wegverlichting, maar indien toch noodzakelijk dit integreren in de zijwanden, de middenwand en de wand tussen snelfietsroute en autobaan
8. Verhoogde wanden zijn dan tevens vangrail
9. Onderkant van de brug niet uitvoeren als één groot plat vlak. maar meerdere platte vlakken onder een kleine hoek (geeft ook extra sterkte aan de brug)
10. Poro-elastisch asfalt gebruiken in plaats van dubbellaags zoab. Geeft een hogere demping en heeft een langere levensduur. Heeft ook voordelen bij winterse omstandigheden, zeker op de hellingen van de brug
11. Nieuwste technieken gebruiken om de geluidoverlast te minimaliseren (stilste asfalt, absorptie-ribbels langs de weg, stille stootvoegen e.d.). Het geluidniveau in het stiltegebied dient onder de 40dBa te blijven.

In aanvulling op onze bovenstaande zienswijze en opmerkingen naar aanleiding van het EPvE doortrekking A15 de volgende opmerkingen/zienswijze:

- Ad 1, 2, 3 en 9: deze delen van onze zienswijze lijken redelijk ingevuld te worden. Wij zien graag de volgende aanpassingen:

Geen aanleg van een stopplek in het midden van de brug ten behoeve van het uitzicht. Een dergelijke plaats langs een snelfietspad lijkt ons onveilig en lijkt ook verspilde moeite voor de “snelfietsers”. Daarnaast doet het afbreuk aan de slankheid van de brug.

Onze zienswijze: maak aan beide zijden van de brug een veilige stopplaats om de omgeving te bewonderen en creëer hier een gecombineerde en goed ingerichte plaats waar ook de fietsers, die gebruik maken van de recreatieve routes over de dijk, van kunnen profiteren.

Het hoogte verschil tussen wegdek van de autoweg en het fietspad lijkt ons niet gewenst. Ook dit doet afbreuk aan de gewenste slankheid van de brug. Bovendien zijn deze extra hoogteverschillen niet aantrekkelijk voor de fietsers.

- Ad 4, 6, en 8: Het is al een verbetering dat de zijwanden op de brug en de beide aanlopen, als aangegeven in het EPvE, een hoogte krijgen van 1 meter boven het wegdek, echter gezien de hoogte van de koplampen van veel auto's (vrachtauto's, bestelauto's, SUV's e.d.) is dit onvoldoende. De hoogte dient minimaal 1,5 meter te zijn. Deze 1,5 meter hoge wanden dienen ook voor veiligheid als afscheiding tussen autoweg en snelfietspad. Boven op de verhoogde zijwanden en tussenwanden dienen dan de extra schermen als omschreven in het EPvE geplaatst te worden.

Deze hogere wanden verminderen uiteraard het zicht van de automobilist. Deze is echter slechts een paar minuten in deze omgeving, terwijl de bewoners en recreanten in deze omgeving hier vele malen langer verblijven; hun beleving van het gebied dient daarom duidelijk de prioriteit te krijgen. Deze verhoogde wanden zijn niet alleen van belang (ivm lichtverstrooiing en geluidoverlast) voor bewoners en recreanten maar zeker ook voor de aanwezige flora en fauna. Daarnaast is het voor de automobilist in elk geval beter om zich op het verkeer te concentreren en zich niet te laten afleiden door de fraaie omgeving.

De zijwanden van de brug en de aanloop dienen goed aan te sluiten op de aarden wal die langs het tracé parallel aan de Lijkweg komt. Daarnaast dient deze wal hoger te worden uitgevoerd, in ieder geval dient er geen grond vanaf het toekomstige tracé af gevoerd te worden naar elders.

- Ad 7: De brug wordt in principe niet voorzien van verlichting. Mocht om welke reden dan ook toch verlichting nodig zijn dan dient deze geïntegreerd te worden in het wegdek of in de verhoogde wanden. Uiteraard geldt dit ook voor de verlichting van het snelfietspad. Naar onze mening dient voor de verlichting van het gehele snelfietspad gekozen te worden voor een sobere bij de omgeving passende verlichting. Dus zeker niet de huidige gebruikelijke gekleurde verlichting toepassen.
- Ad 5, 10 en 11: Esthetisch staat voor schoonheid, mooi en dergelijke. Bepalend hiervoor is niet alleen wat men ziet maar ook (vooral) wat men ervaart. Geluid of beter geluidoverlast is hier onlosmakelijk mee verbonden en behoort daarom ook onderdeel van het EPvE te zijn. Helaas komt geluid zeer beperkt aan bod in het EPvE. Het is teleurstellend dat de kansen die er zijn om het geluidsniveau serieus te reduceren en terug te brengen tot onder de norm van maximaal 40 dBA behorende bij het stiltegebied niet worden benut. Maatregelen die eenvoudig kunnen worden genomen zijn onder andere het voorzien van de 1,5 meter hoge wanden van geluidsabsorberende materialen, het gebruik van poro elastisch asfalt en het gebruik van de laatste innovaties als: stilste asfalt, absorptie-ribbels langs de weg, stille stootvoegen e.d. Het EPvE moet hier naar onze mening veel meer aandacht aan besteden en ambitie voor aan de dag leggen en ook dit ook eisen van de aannemers.

Uiteraard zijn wij beschikbaar om een en ander toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Dorpsraad Loo

Jan Rasing (voorzitter Dorpsraad Loo)

Gemeente Duiven
T.a.v. het College van burgemeester en wethouders
Postbus 6
6920 AA Duiven

Groessen, 10 oktober 2017

Betreft: zienswijze Esthetisch Programma van Eisen ViA 15.

Geacht College,

Onderstaand treft u onze zienswijze aan ten aanzien van het ontwerp Esthetisch Programma van Eisen ViA 15.

Algemeen:

De doortrekking A12/A15 Ressen – Oudbroeken zal volgens de stukken aanbesteed worden als een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM).

Rijkswaterstaat definieert deze aanbestedingswijze als: "Bij een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is de opdrachtnemer zowel verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, als voor de financiering en het totale onderhoud. Het is dus een geïntegreerde contractvorm. Zo krijgt de opdrachtnemer maximale ruimte om zijn kennis en creativiteit toe te passen".

Het doel van het Esthetisch Programma van Eisen A15 wordt op de website van de gemeente Duiven als volgt omschreven: "In het EPvE wordt de beoogde beeldkwaliteit en materiaalgebruik van het project beschreven, zoals de vormgeving van geluidschermen, bruggen en viaducten. De bedoeling is ook dat het EPvE als welstandskader dient in het omgevingsvergunningentraject. Hiervoor moet het EPvE door de betrokken gemeenteraden als aanvulling op het bestaande welstandsbeleid worden vastgesteld. Op deze manier geldt voor de toekomstige opdrachtnemer (aannemer) dus eenzelfde esthetisch kader voor contract en vergunningverlening in de betrokken gemeenten".

Wij begrijpen dat de aannemer een aantal algemene richtlijnen t.b.v. de beoogde beeldkwaliteit moet meekrijgen om een goed ontwerp te maken en realistisch te kunnen begroten. Wij lezen echter in het EPvE een aantal voorschriften waarbij de aannemer op voorhand beperkt wordt om de meest optimale uitvoering te kiezen. Om "maximale ruimte te krijgen zijn kennis en creativiteit toe te passen". De eigen ideeën van de aannemer zouden kunnen leiden om meer uit de aanbesteding te kunnen halen (win/win situatie. Door een aantal voorschriften (niet technisch/veiligheid) genoemd in dit stuk zal niet het meeste uit de aanbesteding kunnen worden gehaald.

Enkele voorbeelden:

De beschrijving van de betonwanden. Het materiaal wordt nu reeds bepaald, het uiterlijk wordt gestuurd. Waarom mag de aannemer niet een andere wand voorstellen die wellicht beter is?

De grondwal ter hoogte van de Lijkweg in Groessen. Wie zegt dat aannemer deze niet hoger kan/wil maken met grond die elders uitgegraven wordt?

Het soort geluidsschermen wordt uitvoerig beschreven. Wie zegt bijvoorbeeld dat schanskorven niet de voorkeur van een aannemer en de omgeving kunnen hebben?

Wij bespeuren enerzijds de gewenste grote lijnen (eenheid in uitstraling) echter anderzijds een te gedetailleerde invulling zoals genoemd in o.a. bovenstaande voorbeelden.

Verlichting:

Ten aanzien van het onderwerp verlichting lijken er tegenstrijdigheden te staan in het EPvE.

Het uitgangspunt is: geen verlichting op dit tracédeel. Met betrekking tot de brug wordt gezegd dat er in principe geen verlichting zal zijn. Terwijl voor het fietspad wel weer over verlichting gesproken wordt. Vanuit veiligheidsoogpunt is dat begrijpelijk, maar ook hier moet het uitgangspunt zijn: géén lichtvervuiling. Dit betekent voor ons in ieder geval dat hier absoluut niet de verlichting zoals bij andere snelfietspaden in de regio mag komen. Wij adviseren te kijken naar verlichting in het wegdek. Ook in het verdere verloop van het Duivense tracé is niet duidelijk of overal het uitgangspunt – geen licht – wordt gerespecteerd. Het deel vanaf brug tot aan Schraleweidsestraat: komt hier wel verlichting? Dit deel ligt hoger dan maaiveld en geeft dus ook lichtvervuiling. Bovendien zal het steeds wisselen van donker naar licht en omgekeerd de beleving voor zowel de omgeving als de automobilist onrustig maken.

Brug:

Genoemd wordt een ondoorzichtig scherm om lichtverstrooiing door autolampen te voorkomen. Hierbij worden verschillende hoogtes genoemd (1.00 en 0.80 meter). Behalve dat dit onduidelijkheid schept, moet de voorwaarde voor de aannemer worden dat er een ruim voldoende hoogte met ondoorzichtig scherm moet komen ter voorkoming van lichtverstrooiing van zowel personen- als vrachtverkeer. De juiste hoogte is daarna door de aannemer vast te stellen.

Een volledig transparant scherm hier bovenop is onverstandig in verband met vervuiling en kostbare reiniging schermen. Bovendien is het ongewenst vanwege hinderlijke reflexie (zoals bij Fly-over Velperbroek), gevaarlijk voor de vele aanwezige vogels (natuurgebied) en levert bovendien lichtvervuiling. Onze voorkeur gaat uit naar een semi-transparant/gematteerd scherm.

Wij zijn van mening dat het belang om weggebruiker van omgeving te laten genieten ondergeschikt moet zijn. Bestuurder moet ogen op de weg houden, niet rondkijken!

De brug dient vormgegeven te worden volgens de Rijn-structuur. Dus iedere mogelijke bovenbouw is ongewenst.

Aanleg van zonnepanelen op de brug lijkt symboolpolitiek. Als je dit aanlegt moet je het op een wijze doen die het grootste rendement oplevert. Rendement dat je niet ondergeschikt moet maken aan de vormgeving van de brug. Kies voor meer innovatieve toepassingen ook buiten het brugdeel. De lat van energie-neutraliteit kan ook verlegd worden naar energiewinning. Gedeelten die hiervoor in aanmerking kunnen komen zijn de aansluiting A12-A15, de half verdiepte ligging bij de Helhoek, het gat tussen bestaand spoor Arnhem-Winterswijk en het deksel bij de Helhoek.

Fietspad:

Wij zijn van mening dat de aanleg van een stopplek in het midden van de brug ten behoeve van het uitzicht onverstandig en onveilig is. Maak aan begin en eind van de brug een veilige stopplaats om de omgeving te bewonderen. Het fietspad wordt namelijk ook als Snelfietsroute gebruikt. In het EPvE wordt een keuze gemaakt voor wisselende ligging van het fietspad ten opzichte van het wegdek voor auto's (lager, gelijk en 1 meter hoger).

Ons advies: maak het wegdek voor de fietsers nergens hoger dan wegdek van de auto's. Bij verhoogde ligging zien we meer na- dan voordelen.

Belangrijk voor fietsers is: veiligheid op fietspad, ook wanneer er iets zou gebeuren op het autogedeelte, geen lichthinder van auto's, geen spatwateroverlast, beperking van windhinder en geen geluidshinder. Dit vraagt een adequate afscherming aan beide zijden van het fietspad. De juiste uitvoering moet ook hier door de aannemer ingebracht kunnen worden.

Wij vragen ons af of advies bij de fietsersbond is ingewonnen over een veilig en fietsvriendelijk fietspad voorzien van duurzame verlichting die geen lichtverstrooiing veroorzaakt.

Verskil in vormgeving verdiepte ligging:

Wij verbazen ons over het feit dat een gedeelte van de verdiepte ligging uitgevoerd is met een bak met rechte wanden. Terwijl ter hoogte van de aansluiting A12-A15 is de half verdiepte ligging uitgevoerd dient te worden als een bak met ronde wanden. Dit komt esthetisch niet consequent over. Dit lijkt niet te voldoen aan het uitgangspunt eenheid in uitstraling en vormgeving.

Ter hoogte Lijkweg:

Parallel aan de A15 ter hoogte van de Lijkweg te Groessen is er nauwelijks aandacht besteed aan de kwaliteit van de leefomgeving. De geprojecteerde grondwal is veel te laag om te spreken van een esthetisch verantwoorde wijze van inpassen zeker gezien de achterliggende geluidsreflecterende betonnen geluidsschermen van de Betuweroute. Een verhoging van de grondwal naar 4 meter zou een eenvoudig en goedkoop realiseerbare verbetering van het esthetisch vergeten deel van de A15 zijn. Ook hiervoor moet ruimte zijn om de kracht van DFBM te tonen.

Landschapsplan

In het EPvE lezen we verschillende keren dat er afgeweken zal worden van Landschapsplan. Er wordt niet vermeld wat dat zal zijn en wij kunnen daarom de gevolgen niet overzien. Dat baart ons zorgen. Wij zouden hier graag meer duidelijkheid over krijgen.

Wij verzoeken u onze opmerkingen en wensen te verwerken in het definitieve Esthetische Programma van Eisen ViA 15.

Mocht u vragen hebben of een nadere toelichting wensen dan zijn wij natuurlijk graag bereid die te beantwoorden/te geven.

Met vriendelijke groeten,

Bewonersoverleg Groessen A15

Frans Jongen, secretaris.

Reactienota

Esthetisch Programma van Eisen ViA15

Datum 24 oktober 2017

Onderwerp Reactienota EPvE ViA15

Inleiding

Voor u ligt de reactienota op de zienswijzen die zijn ingediend op het Esthetisch Programma van Eisen van het project A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15). Het EPvE heeft ter inzage gelegen van 31 augustus tot en met 11 oktober 2017, waarbij er de mogelijkheid was om zienswijzen in te dienen. Voorliggende reactienota geeft antwoord op deze zienswijzen.

Wat vooraf ging

In maart 2017 is het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) gepubliceerd. Hierop zijn enkele beroepen ingesteld die nu voorliggen bij de Raad van State. Als vervolg op het Tracébesluit wordt momenteel de aanbesteding van dit project voorbereid. Onderdeel van het contract is een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE ViA15). Het EPvE is een document bedoeld voor de borging van ruimtelijke kwaliteit tijdens de aanbesteding en realisatie van het project en tevens voor de toetsing van plannen in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning.

In 2016 heeft het Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten (BOGG) ViA15 ingestemd met het proces tot opstellen van een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE ViA15) en ingestemd met de instelling van een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK ViA15). Dit proces is erop gericht een EPvE ViA15 tot stand te brengen dat zowel onderdeel uitmaakt van het DBFM-contract dat RWS opstelt voor de realisatie van het ViA15-project, als fungeert als welstandskader door de vergunningverlenende gemeenten. Daarmee wordt bereikt dat voor de DBFM-opdrachtnemer eenzelfde esthetisch kader geldt als voor contract en vergunningverlening.

Welstandstoetsing in het kader van vergunningverlening is voorzien bij de gemeenten Duiven, Lingewaard, Zevenaar en Overbetuwe. Daarom is voor deze gemeenten vaststelling van het EPvE ViA15 relevant. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15 is in oktober 2016 van start gegaan en heeft het opstellen van het EPvE ViA15 door architect M. Heesen, in samenspraak met landschapsarchitect H. van Tilborg, begeleid. Voor de BOGG-leden heeft op 20 februari 2017 een tussentijdse presentatie plaats gevonden. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd met toelichting op het concept-EPvE ViA15 door de architect voor de leden van de welstandscommissies van Lingewaard, Duiven, Zevenaar en Overbetuwe (24 april), de deelnemers aan de klankbordgroepen/bewonersoverleggen in Lingewaard, Duiven en Zevenaar (16 mei) en de fractiewoordvoerders van de fracties in Lingewaard, Duiven, Zevenaar en Overbetuwe (16 juni). Het concept-EPvE ViA15 is bestuurlijk besproken in het

Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten (BOGG) ViA15 van 7 juni 2017. Op hoofdlijnen is ingestemd met het EPvE ViA15, de verdere afronding is gemandateerd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15. Verder is besproken dat als volgende stap de betreffende gemeenten het EPvE ViA15 ter inzage leggen alvorens het ter vaststelling aan de raden aan te bieden. Afgesproken is in alle 4 gemeenten als inzageperiode te hanteren: 31 augustus tot 11 oktober 2017. Inmiddels is deze periode afgerond en hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad om zienswijzen in te dienen. De nu voorliggende reactienota geeft antwoord op de in deze zienswijzen ingebrachte punten. Insprekers hebben de gelegenheid gehad om hun zienswijze mondeling toe te lichten.

Leeswijzer

Deze Reactienota bestaat uit twee delen. Eerst volgt Deel I met een toelichting op de inspraakprocedure en de ingekomen zienswijzen. In deel II zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van thema's en ingedeeld per gemeente.

In deze Reactienota komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen.

Inhoudsopgave

Deel I – Inleiding	4
1. Inspraakprocedure EPvE ViA 15	4
1.1 Aard en aantal zienswijzen	4
1.2 Zienswijzeprocedure	4
1.3 Meer informatie.....	4
1.4 Vervolg	4
 Deel II - Beantwoording van de zienswijzen.....	5
2. Zienswijzen gemeente Duiven	6
2.1 Zienswijze de heer R. Lucassen	6
2.2 Zienswijze Dorpsraad Loo.....	17
2.3 Zienswijze Bewonersoverleg Groessen A15	20
3. Zienswijze Gemeente Lingewaard	25
3.1 Zienswijze A. Joosten, namens L.H. Oosterink, B. Oosterink, V. Oosterink (handelende namens Melkveebedrijf V. Oosterink)	25

Deel I – Inleiding

1. Inspraakprocedure EPvE ViA 15

1.1 *Aard en aantal zienswijzen*

Op het EPvE ViA15 kwamen in totaal vier inhoudelijk unieke zienswijzen binnen. Deze vier unieke reacties zijn ingediend door of namens zeven personen en organisaties. Van de vier reacties is één zienswijze afkomstig van een particulier, één van een bewonersvereniging, één van een dorpsraad, en één van een vertegenwoordiger van drie particulieren en één bedrijf. Twee van vier de insprekers hebben hun zienswijze op 18 oktober 2017 bij de gemeente Duiven toegelicht.

1.2 *Zienswijzeprocedure*

Het EPvE heeft ter inzage gelegen in de gemeenten Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar en insprekers hebben de gelegenheid gehad om bij de genoemde gemeenten een zienswijze in te dienen. Er zijn zienswijzen ingediend in de gemeenten Duiven en Lingewaard. In de gemeenten Overbetuwe en Zevenaar zijn geen zienswijzen ingediend. De betrokken gemeenten hebben antwoord gegeven op de binnengekomen zienswijzen. Deze reacties zijn gebundeld in de Reactienota die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen.

1.3 *Meer informatie*

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u contact opnemen met de betrokken gemeenten.

1.4 *Vervolg*

Op basis van de zienswijzen is het EPvE op onderdelen bijgesteld. In de Reactienota is specifiek aangegeven wanneer dit het geval is. Ook zijn nog enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen hebben geen betrekking op het beeld vanuit de omgeving, maar betreffen aanscherpingen in de tekst met de bedoeling een gestelde eis te verduidelijken. Het EPvE is vervolgens besproken in de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) ViA15 waarin vertegenwoordigers van zowel Rijkswaterstaat als de betrokken gemeenten zitting hebben. De Commissie is met de inhoud akkoord gegaan.

Deel II - Beantwoording van de zienswijzen

In dit deel zijn alle binnengekomen zienswijzen beantwoord. Per zienswijze zijn de ingebrachte punten ingedeeld naar onderwerp en samengevat. De onderwerpen waarover zienswijzen zijn ingediend zijn:

1. De inhoud en reikwijdte van het Esthetisch Programma van Eisen en het Tracébesluit
2. De geluidsafscherming op de brug
3. Energie
4. Het fietspad op de brug
5. Doorvalbeveiliging op de brug
6. Huis Rijswijk
7. Licht en lichthinder
8. Overige vormgevingsaspecten

De zienswijzen worden per gemeente behandeld. Hoofdstuk 2 bevat de zienswijzen van de gemeente Duiven; Hoofdstuk 3 bevat de zienswijze van de gemeente Lingewaard.

2. Zienswijzen gemeente Duiven

In de gemeente Duiven zijn drie zienswijzen ingediend. Deze worden hieronder samengevat en beantwoord aan de hand van de genoemde categorieën.

2.1 Zienswijze de heer R. Lucassen

2.1.1 De inhoud en reikwijdte van het Esthetisch Programma van Eisen en het Tracébesluit

De term 'esthetisch'

Inspreker vraagt wat onder de term 'esthetisch' wordt verstaan.

Met 'esthetisch' wordt bedoeld op de ruimtelijke kwaliteit van de ViA15. Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt hierbij opgevat als de samenhang tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde en richt zich zowel op de weggebruiker als de omgeving. Inhoudelijk gaat dit document dus verder dan alleen uitspraken over 'esthetiek', maar richt het zich op de ruimtelijke kwaliteit van het project. Het EPvE is bedoeld voor de borging van ruimtelijke kwaliteit tijdens zowel de aanbesteding en realisatie van het project en tevens voor de toetsing van plannen in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning. De supervisie over dit document wordt gevoerd door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK), met daarin vertegenwoordigers van zowel Rijkswaterstaat als de betrokken gemeenten.

Het EPvE beperkt de aannemer in zijn creativiteit

Inspreker stelt dat de het EPvE op bepaalde onderdelen verder gaat dan het stellen van algemene richtlijnen, en daarmee de toekomstige aannemer beperkt in zijn creativiteit en oplossend vermogen. Dit geldt bijvoorbeeld ten aanzien van geluidsschermen, grondwallen en de verschijningsvorm van betonwanden. Ook wordt het voorbeeld van schanskorven aangehaald. Schanskorven kunnen volgens inspreker namelijk ook worden gebruikt voor het terugdringen van geluidshinder en daarmee niet alleen voor visuele doeleinden worden ingezet.

Het EPvE vormt het ruimtelijk kader waarbinnen de Opdrachtnemer ('aannemer') oplossingsvrijheid heeft. Het EPvE stelt geen eisen aan de hoogte en akoestische werking van schermen (dat is vastgelegd in het Tracébesluit), wel aan de verschijningsvorm ervan. Het EPvE stelt bijvoorbeeld de eis dat schermen tweezijdig begroeid dienen te zijn en biedt juist ontwerpvrijheid op dit vlak door niet het materiaal voor de uiteindelijk toch begroeide schermen onnodig beperkend voor te schrijven. Het EPvE biedt daarmee ruimte voor creativiteit, binnen de eis dat het eindresultaat bestaat uit een tweezijdig begroeid scherm. De toepassing van schanskorven om hun akoestische werking wordt ook niet door het EPvE ingeperkt, er worden alleen eisen gesteld aan het de visuele verschijningsvorm. Voor grondwallen geldt dat de hoogte en akoestische werking is vastgelegd in het Tracébesluit en de verschijningsvorm in het EPvE. Ook stelt het EPvE eisen aan de verschijningsvorm van betonwanden, zonder afbreuk te doen aan de in het Tracébesluit vereiste akoestische

werking van de wanden.

De keuze voor een brug in plaats van een tunnel

Inspreker geeft aan dat een brug niet de correcte oplossing is voor een natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk gezien, en dat er sprake moet zijn van een verdiepte ligging en een tunnel. Inspreker stelt dat dit de ultieme oplossing is om zowel geluidshinder als lichtverstrooiing te voorkomen.

De onderbouwing van een keuze voor een brug over het Pannerdensch kanaal is vastgelegd in het Tracébesluit, Deel III Toelichting op het Besluit (paragraaf 2.4). Het EPvE gaat over de borging van ruimtelijke kwaliteit waarbij het Tracébesluit het uitgangspunt is. Het EPvE is dus een nadere uitwerking van het Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit zijn diverse beroepen ingesteld. Deze liggen nu ter beoordeling bij de Raad van State.

Stel de bewoner en niet de weggebruiker centraal

Inspreker stelt dat de beleving van de weggebruiker centraal staat in het EPvE, en dat dit zou moeten worden verlegd naar mensen die in het gebied wonen, werken en recreëren. Zij ervaren namelijk voor een langere tijd de effecten van de weg, tegenover de weggebruiker die kortstondig aanwezig is. Inspreker vindt ook dat door de aandacht voor een goede zichtbaarheid en beleefbaarheid van de automobilist de verkeersveiligheid in het gedrang komt en beargumenteert dat dit ook een reden is om de nadruk van het EPvE te verleggen van weggebruiker naar bewoner.

In het Landschapsplan (onderdeel van het Tracébesluit) is veel aandacht besteed aan ervaring van de A15 vanuit de omgeving, bijvoorbeeld aan de landschappelijke inpassing van de A15, de aantrekkelijkheid en sociale veiligheid van kruisende verbindingen en de samenhang tussen wettelijk verplichte maatregelen en aanvullende 'omgevingsmaatregelen'. In het EPvE is dit vertaald in eisen. Ook de beleving vanuit de snelweg krijgt in het Landschapsplan en het EPvE veel aandacht: de snelweg is een belangrijke publieke ruimte en daarmee meer dan een puur functionele verbinding van A naar B. Een rustig en continu wegbeeld draagt bij aan de verkeersveiligheid.

Aandacht voor geluidshinder en geluidsreducerende maatregelen

Inspreker uit zijn zorgen over de toekomstige geluidshinder voor omwonenden en gebruikers van de omgeving en stelt dat het EPvE hier te weinig aandacht voor heeft. Inspreker stelt ook dat geluid als esthetisch kan worden beschouwd en daarom deel zou moeten uitmaken van het EPvE. Inspreker is verder van mening dat de maatregelen om geluidshinder te voorkomen na de aanlanding van de brug onvoldoende zijn. Een hogere geluidswal zou eenvoudig kunnen worden gecreëerd met vrijkomende grond uit de verdiepte ligging. Ook stelt inspreker dat – hoewel het EPvE een verbetering betreft ten opzichte van het Tracébesluit – het uitgangspunt een verdere reductie van de geluidshinder zou moeten zijn.

In het EPvE zijn eisen gesteld aan de visuele verschijning van de geluidsreducerende maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. Over de hoogte en lengte van maatregelen zoals geluidsschermen en grondwallen en de mate van geluidsreductie doet het EPvE geen uit-

spraken, dit is in het Tracébesluit vastgelegd. Het EPvE doet wel uitspraken over de verschijningsvorm richting zowel weggebruikers als omwonenden. Zo is bijvoorbeeld de eis opgenomen dat schermen tweezijdig begroeid dienen te zijn.

Geluidswerende maatregelen verdiepte ligging

Inspreker vraagt waarom er gekozen is voor kale betonnen wanden (deels met motief / reliëf), en waarom er niet is gekozen voor wanden met geluidsreducerende eigenschappen. Inspreker stelt dat het motief / reliëf enkel een esthetische functie heeft en stelt voor om hier geluidswerende bekleding toe te passen.

Er is met het EPvE nooit beoogd om een geluidsreducerende bekleding van de wanden van de verdiepte ligging onmogelijk te maken. Het EPvE zal worden aangepast zodat het voor de aannemer mogelijk is om dergelijke maatregelen te nemen. De in het EPvE afgebeelde referentiefoto wordt vervangen zodat het EPvE hierin niet belemmerend werkt.

Meer aandacht voor lichthinder

Inspreker stelt dat de aandacht voor het voorkomen van verstoring van verlichting zich voornamelijk richt op de brug en dat dit zich ook moet uitstrekken tot de rest van het tracé.

In het Tracébesluit is alleen voor het gedeelte op de brug vastgelegd dat de weg onverlicht is. Het EPvE gaat hierin verder en stuurt aan op zo min mogelijk verlichting op het gehele nieuwe deel van de A15, waarbij er continu een balans wordt gezocht tussen lichthinder, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Toename vrachtverkeer

Inspreker vraagt in hoeverre in het EPvE op een mogelijke toename van het vrachtverkeer is geanticipeerd, ingegeven door de ontwikkeling van een railterminal bij Valburg.

In het EPvE zijn eisen gesteld aan de visuele verschijning van de maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. Het EPvE is op dezelfde uitgangspunten gebaseerd als het Tracébesluit. Het Tracébesluit zegt hier over: "Voor het bepalen van de verkeersprognoses op het hoofdwegennet wordt altijd het Nederlands Regionaal Model (NRM) gehanteerd. De verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet zijn gebaseerd op de Regionale Verkeers- en Milieu Kaart (RVMK) voor de regio Arnhem Nijmegen."¹

Vogeltrek

Inspreker vraagt of er in het EPvE rekening is gehouden met vogeltrek.

Effecten op flora en fauna zijn onderzocht in het Tracébesluit.

Niet-verdiepte ligging na aanlanding van de brug

Inspreker schrijft dat het EPvE niet ingaat op de niet-verdiepte ligging na aanlanding van de brug en stelt dat ook voor dit deel van de weg maatregelen uitgewerkt dienen te worden voor wat betreft geluid, licht, etc.

¹ Rijkswaterstaat Oost-Nederland (2017): *Tracébesluit A12/A15 Ressen -Oudbroeken (ViA15) (Deelrapport Verkeer)*

Het EPvE stelt ook eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van het deel van het tracé tussen de brug en de verdiepte ligging. Bijvoorbeeld aan de onderdoorgang bij het dienstgebouw van de Betuweroute, aan de houtwal en begroeiing (zie ook hoofdstuk 6 uit het EPvE). Het EPvE vormt hierin een verdere aanscherping van wat al vereist is in het Landschapsplan dat onderdeel is van het Tracébesluit.

2.1.2 De geluidsafscherming op de brug

Dichte opstaande rand

Inspreker vraagt of de transparante geluidsafscherming op de brug op 1 meter hoogte begint en bovenop de dichte opstaande rand staat. Ook vraagt inspreker waarom is gekozen voor de term 'circa' 1 meter hoog.

De transparante geluidsafscherming op de brug staat inderdaad op de dichte opstaande rand van 1 meter hoog. Het uitgangspunt is dat de (dichte) opstaande rand overal 1 meter hoog is. De hoogte van 1 meter is wel degelijk een eis. Het EPvE wordt op dit punt aangepast om verwarring te voorkomen.

Hoogte geluidsafscherming

Inspreker vraagt of de hoogte van de toegepaste verticale stijlen van de geluidsafscherming over het brugvlak varieert of variabel is, aangezien wordt besproken over een hoogte van 'maximaal' 2 meter. Ook vraagt inspreker of in de voorgeschreven hoogte van de schermen ook de 1e meter van de opstaande rand is meegenomen.

Het Tracébesluit geeft aan waar een geluidsafscherming op de brug wordt toegepast. De afscherming wordt niet over de gehele lengte van de brug geplaatst en is ook niet aan beide zijden van de brug even hoog. Er kan op diverse locaties dus ook sprake zijn van minder hoge stijlen. Het Tracébesluit schrijft schermen voor met een maximale hoogte van 2 meter. Dit is inclusief de dichte opstaande rand. In alle gevallen moet de voorgeschreven hoogte uit het Tracébesluit worden gehaald.

Veroudering, vervuiling en onderhoud van transparante schermen

Inspreker vraagt hoe kan worden verwacht dat de transparante schermen op termijn doorzichtig blijven. Inspreker vraagt zich af of één keer per jaar reinigen voldoende is en hoe kan worden gegarandeerd dat deze reiniging daadwerkelijk plaats vindt. Ook vraagt inspreker hoe wordt omgegaan met (mogelijke) beschadiging en vervanging van schermen, de besluitvorming hierover en de wijze van borging in de aanbesteding. Daarnaast stelt hij diverse vragen over welke maatregelen worden genomen om het (veilig) schoonmaken van panelen mogelijk te maken en wordt geïnformeerd naar de tijd die het kost om de schermen schoon te maken. Tot slot suggereert inspreker dat – als schermen hun mogelijkheid tot doorkijk toch verliezen – het beter is om direct te kiezen voor ondoorzichtige schermen.

De ViA15 wordt aanbesteed als een Design-, Build-, Finance- en Maintain-contract. Dit maakt het mogelijk om – anders dan op veel andere plekken in Nederland – in de aanbesteding al eisen te stellen aan het onderhoud ('Maintain') van de infrastructuur. Blijvende ruimtelijke kwaliteit van de transparante schermen is een belangrijk aandachtspunt dat bij het opstellen

van het contract verder zal worden uitgewerkt. Daarmee wordt de aannemer contractueel verantwoordelijk voor het (blijvende) doorzicht en de veiligheid van de geluidsafscherming. De aannemer neemt op basis van de eisen die in het contract worden gesteld een besluit over onderhoud van de schermen. Rijkswaterstaat is ervoor verantwoordelijk dat de aannemer zich aan de contractuele afspraken houdt. Veiligheid voor de onderhoudsmedewerkers is vanzelfsprekend een belangrijk aandachtspunt. De wijze waarop het onderhoud zal worden uitgevoerd is geen onderdeel van het EPvE en zal in het DBFM-contract en later door de aannemer worden uitgewerkt. Om ervoor te zorgen dat de schermen zo lang mogelijk mooi blijven zijn er nu al wel diverse keuzes gemaakt. Er is bijvoorbeeld gekozen voor glazen schermen (in plaats van kunststof schermen), omdat deze relatief ongevoelig zijn voor veroudering en beschadiging. Er worden dus diverse maatregelen genomen waardoor het doorzicht – ook op de lange termijn – gehandhaafd blijft.

Ongewenste effecten van transparante schermen

Inspreker vraagt of het mogelijk is dat een aannemer ook niet-transparante panelen kan toepassen, bijvoorbeeld om afleiding of verblinding te voorkomen. Ook vraagt inspreker naar de wijze waarop de veiligheid voor bewoners, recreanten, dieren, fietsers, gebruikers op de brug en op het Pannerdensch kanaal wordt geborgd bij toepassing van transparante panelen, in het kader van mogelijke verblinding door weerspiegeling.

De keuze om transparante panelen toe te passen is in het Tracébesluit vastgelegd. Het is voor de aannemer dus niet mogelijk om niet-transparante schermen toe te passen. Transparante schermen worden op veel plekken in Nederland toegepast en zijn gebruikelijk bij het ontwerp van geluidsschermen om zowel oriëntatie op het landschap als afscherming van geluid mogelijk te maken. De aandachtspunten ten aanzien van verblinding zijn onderdeel van het op te stellen contract. Daarin worden eisen opgenomen over de (verkeers)veiligheid. Zo fungeren de stijlen in de leuning tussen het fietspad en de snelweg bijvoorbeeld als anti-verblindingselement om een mogelijk verblindingseffect te beperken. Duidelijk is dat veiligheid altijd een zeer zwaarwegend belang zal zijn.

Locatie transparante schermen

Inspreker stelt dat tussen het fietspad en de Rijksweg transparante schermen worden geplaatst en vraagt of er tevens transparante schermen aan de andere zijde van de brug worden geplaatst.

De geluidsschermen komen niet tussen het fietspad en de Rijksweg, maar staan aan de andere zijde van de brug. Het EPvE volgt hierin het Tracébesluit.

Effect van transparante schermen op fauna

Inspreker vraagt op welke wijze er rekening wordt gehouden met de effecten van transparante panelen op de fauna. Er wordt concreet verwezen naar het risico dat vogels in aanvaring komen met de schermen.

De transparante delen van geluidsschermen worden in Nederland verplicht voorzien van een anti-vogelaanvaring motief. Deze regels worden ook bij de ViA15 toegepast. Het motief kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd als een verticale striping.

2.1.3 Energie

Energieneutraal

Inspreker waardeert het streven naar energieneutraliteit. Wel is inspreker kritisch op de wijze waarop dit in het EPvE wordt beschreven en informeert hij naar de definitie van 'energieneutraal'. Geldt dit bijvoorbeeld voor de hele A15, of alleen voor het project? En welke voorzieningen vallen onder 'energieneutraal'?

Er is gekozen voor een in exploitatie energieneutrale weg. De precieze definitie van 'energieneutraal' zal worden vastgelegd in het nog op te stellen contract. Het EPvE geeft nu alvast een kader voor de ruimtelijke kwaliteit van maatregelen om energie op te wekken, maar geeft geen invulling aan de definitie van 'energieneutraal'.

Zonnepanelen, alternatieven en rendement

Inspreker vraagt of de plaatsing van zonnepanelen aan de zuid- én noordzijde van de brug het rendement niet in zijn geheel verlaagt. Ook vindt inspreker dat er in het EPvE te weinig aandacht is voor alternatieve manieren om energie op te wekken (anders dan zonnepanelen), en andere locaties om zonnepanelen te plaatsen.

Het is belangrijk voor de aanbesteding van een DBFM-contract dat het ontwerp binnen de aanlegtijd van het project realiseerbaar is en dat sprake is van bewezen technieken. Daarom richt het EPvE zich op de meest waarschijnlijke invulling hiervan: de toepassing van zonnepanelen binnen de grenzen van het Tracébesluit. Alternatieven voor energieopwekking vergen ofwel lange planologische procedures (bijv. een windmolen), ofwel experimentele techniek (bijv. warmte-opwekking in asfalt). Eén van de mogelijke locaties voor zonnepanelen is de brugrand. Het EPvE geeft daarom aan op welke wijze de zonnepanelen in dat geval dienen te worden toegepast. Het EPvE legt geen beperkingen op aan het toepassen van alternatieve methoden om energie op te wekken of andere locaties om dit te doen.

Kosten en baten van energieopwekking

Inspreker vraagt welke partij de energiekosten van de ViA15 moet betalen en voor welke partij de opbrengsten zijn. Inspreker suggereert een verrekening van de energieopbrengsten met het toltarief of gebruik van deze opbrengsten voor compensatie van de bewoners.

De toerekening van energiekosten en de bestemming van opbrengsten zijn geen onderdeel van het EPvE. Het opwekken van energie zal in ieder geval niet leiden tot een inkomstenbron die voor andere doeleinden kan worden aangewend.

2.1.4 Het fietspad op de brug

Vormgeving van het fietspad op de brug

Inspreker stelt dat door het fietspad op de brug 1 meter hoger te leggen dan het wegdek voor voertuigen een lichte boog wordt gecreëerd waardoor er een asymmetrische samenhang ontstaat.

Het is correct dat de brug een zekere mate van asymmetrie kent. In dwarsdoorsnede is de brug hoe dan ook asymmetrisch, bijvoorbeeld vanwege het eenzijdige fietspad en verschillende schermhoogten. Deze asymmetrie is in het EPvE benoemd als een element dat expressie kan geven en de brug specifiek maakt voor deze plek.

Helling van de snelfietsroute

Inspreker is van mening dat door de gekozen vormgeving de helling van de snelfietsroute over de brug te steil is. Inspreker vraagt of het de bedoeling is om de snelfietsroute over de brug zodanig vorm te geven dat deze alleen geschikt is voor geoefende fietsers of e-bikes.

In het EPvE is opgenomen dat het fietspad op het hoogste punt 1 meter hoger ligt dan de A15. Dit levert een extra hoogteverschil op van 1 meter over een lengte van bijna 1 kilometer (de brug is 1,9 km lang tussen de dijken). De helling voldoet aan de richtlijnen van de Fietzersbond. De Fietzersbond beschouwt hellingen tot 5% als comfortabel voor fietsers zonder e-bike.

Lokale verbreding van het fietspad op de brug

Inspreker stelt dat de verbreding van het fietspad bovenop de brug gebruikers uitnodigt om stil te gaan staan en vraagt of het stilstaan op een verbreed brugvlak mogelijk een gevaar kan vormen voor andere gebruikers van dit snelfietspad. Inspreker suggereert dat de gebruikers geacht worden met een bepaalde snelheid zich te verplaatsen over het fietspad. Ook vraagt inspreker in hoeverre gebruikers van het snelfietspad rekening kunnen houden met overstekende en stilstaande fietsers en wordt er geïnformeerd naar de effecten op de veiligheid voor automobilisten. Tot slot vraagt inspreker of het voor wandelaars is toegestaan om het snelfietspad te gebruiken.

Op het hoogste punt in een landschap zijn fietsers die het pad recreatief gebruiken van nature geneigd om even te stoppen. De plaatselijke verbreding voorkomt juist dat dit gedrag leidt tot hinder of onveilige situaties voor andere snelfietspadgebruikers. Nabij de beide aanlandingen van de brug is in het EPvE een stopplek voorzien met bijbehorende uitrusting (een bankje, etc.). De term 'snelfietspad' slaat niet op de snelheid in km/h waarmee gebruikers zich verplaatsen, maar op de verkorting van de reistijd (voorrang voor fietsers bij kruisingen, weinig haakse bochten etc.). Het is niet de verwachting dat de verbreding van het fietspad leidt tot onveilige situaties op het fietspad of op de weg. Het is juist bedoeld om potentieel onveilig gedrag zo veel mogelijk te voorkomen. Er is geen voornemen om een verbod voor voetgangers in te stellen.

2.1.5 Doorvalbeveiliging op de brug

Vormgeving doorvalbeveiliging

Inspreker vraagt op welke wijze de doorvalbeveiliging van de brug wordt vormgegeven. Inspreker concludeert hierbij dat de doorvalbeveiliging transparant is en vraagt of deze aanname correct is.

Doorvalbeveiliging is de term die in de wet (het Bouwbesluit) wordt gehanteerd voor een leuning. De leuning van de brug zijn niet transparant, maar juist gesloten. Dit geldt in ieder geval voor de eerste meter vanaf de grond.

Veiligheid doorvalbeveiliging

Inspreker vraagt of de doorvalbescherming sterk genoeg is om een voertuig tegen te houden of dat aanvullende (veiligheids)voorzieningen geprojecteerd zijn.

De doorvalbeveiliging is niet bedoeld om een voertuig tegen te houden, hiervoor zijn aanvullende voorzieningen bedacht. De brug zal worden voorzien van een voertuigkering. Op enige afstand daarachter staat de leuning.

Bescherming voor gebruikers van het fietspad

Inspreker vraagt of de doorvalbescherming samen met de geluidsbescherming de gebruikers van het fietspad voldoende beschermt tegen de weerselementen, lading die verloren gaat, rommel die naar buiten wordt gegooid onder het rijden door weggebruikers, opspattend water en rookgassen van voertuigen.

De doorvalbeveiliging beschermt gebruikers van het fietspad deels tegen de genoemde effecten, maar is hier niet specifiek voor bedoeld. De situatie op de brug over het Pannerdensch kanaal is vergelijkbaar met fietspaden op andere bruggen in de regio, zoals bijvoorbeeld de Pleijbrug.

2.1.6 Huis Rijswijk

Verbijzondering Huis Rijswijk

In het EPvE wordt ter hoogte van Huis Rijswijk gesproken van een 'verbijzondering'. Inspreker vraagt wat er in het EPvE bedoeld wordt met de term 'verbijzondering'. Ook vraagt inspreker hoe de verbijzondering zich verhoudt tot enerzijds een hoge passeersnelheid en anderzijds de verkeersveiligheid.

Op pagina 57 van het EPvE staat: "Aan de snelwegzijde dient de historische betekenis van deze plek tot uitdrukking te komen in een verbijzondering op de wand van de doorsnijding. De verbijzondering dient tegelijkertijd subtiel te zijn en bij 130 km/h beleefbaar." De verbijzondering zou bijvoorbeeld kunnen bestaan uit de naam 'Huis Rijswijk' uitgespaard in het reliëf van de wand. Een dergelijke verbijzondering past binnen de continuïteit in het wegbeeld, is ook bij een snelheid van 130 km per uur goed zichtbaar en heeft geen invloed op de verkeersveiligheid.

2.1.7 Licht en lichthinder

Lichtverstrooiing voorkomen

Inspreker stelt dat vrachtverkeer in de regio zal toenemen en dat de boven- of cabineverlichting verantwoordelijk zal zijn voor een aanzienlijke toename van lichtverstrooiing. Dit aspect wordt volgens de inspreker niet gecompenseerd door in het EPvE opgenomen eisen. Inspreker wil weten welke maatregelen worden genomen om deze lichtverstrooiing te voorkomen.

Daarnaast vraagt inspreker waar verlichting wordt geplaatst en hoe lichtverstrooiing wordt tegengegaan buiten de brug en op plekken waar de A15 niet verdiept is aangelegd, zoals bijvoorbeeld bij Kerkakkers. Inspreker is van mening dat geprojecteerde zichtwallen en geluidswerende voorzieningen onvoldoende zijn om lichtvervuiling tegen te gaan gezien de geringe hoogte van die zichtwallen en de ligging.

Het EPvE stelt geen eisen aan het voorkomen van hinder door (illegaal) gevoerde boven- of cabineverlichting door vrachtverkeer. In het Tracébesluit is alleen voor het gedeelte op de brug vastgelegd dat de weg onverlicht is. Het EPvE gaat een stap verder en stuurt aan op zo min mogelijk verlichting in het gehele nieuwe deel van de A15. Daarnaast is in de landschapelijke inpassing rekening gehouden met lichthinder. Bij Bemmeler gaat de A15 schuil achter een 7 meter hoge grondwal, met daarop een 1 meter hoog muurtje. In het gebied tussen Duiven en Zevenaar wordt de A15 achtereenvolgens afgeschermd door een houtwal, een verdiepte ligging en zichtwallen. Bij de Kerkakkers is geen verlichting op de A15 voorzien.

Optelsom van verlichting

Inspreker stelt dat het knooppunt A15/A12 geen optelsom betreft van verlichting en vraagt of op andere delen van het beoogde tracé wel sprake is van een optelsom.

Op pagina 62 van het EPvE staat: "De verlichting in het knooppunt dient geen optelsom te zijn van twee routes, maar bij te dragen aan de eigen identiteit van het knooppunt." Het begrip 'opstelsom' slaat dus niet op de hoeveelheid verlichting, maar op identiteit, op de verschijningsvorm van het knooppunt. De A12 kent een specifiek type lichtmast met regenboogstickers. Het EPvE stimuleert een samenhangend totaalbeeld in plaats van een optelsom van verschillende masten van verschillende routes.

Verlichting van de brug

Inspreker vraagt of het uitgangspunt in het EPvE van een onverlichte brug tevens geldt voor het fietspad. Tevens vraagt de inspreker waar de masten bij het nieuw te realiseren snel-fietspad tussen Zevenaar en Nijmegen beginnen en ophouden.

De gehele brug over het Pannerdensch kanaal is onverlicht, zowel de Rijksweg als het snel-fietspad. Buiten de brug stelt het EPvE eisen aan een rustig beeld, waarin het landschap domineert. De verlichting van het fietspad langs de A325 bestaat uit een mast met daarop een herkenbare 'kettingschakel' met functionele verlichting (witte LED-verlichting die naar beneden op het asfalt schijnt) en accentverlichting (groen-paarse verlichting die opzij schijnt). Langs de nieuwe snelfietsroute wordt gestreefd naar masten die verder uit elkaar staan dan bij de bestaande snelfietsroutes en naar toepassing van accentverlichting die minder opvalt in de omgeving. Er wordt nadrukkelijk gezocht naar een goede balans tussen de herkenbaarheid van de snelfietsroute en de noodzaak van verlichting enerzijds en de impact van de verlichting op de omgeving anderzijds. Anders dan de snelfietsroute verlichting langs de A325 zal de verlichting op de SFR15 meer ingetogen zijn. Bij de afbeelding op pagina 82 van het EPvE wordt een verduidelijkende tekst opgenomen om onduidelijkheid over de toe te passen verlichting te voorkomen.

2.1.8 Overige vormgevingsaspecten

Aanscherping Landschapsplan

Inspreker stelt dat in het EPvE staat: "het Landschapsplan heeft op dit punt enige aanpassing" en vraagt of hij hieruit op kan maken dat het Landschapsplan niet zo vast ligt als de afgelopen jaren door de gemeente, provincie en Rijkswaterstaat is gesteld.

De aanname dat in het EPvE staat dat het Landschapsplan enige aanpassing heeft is niet correct. Het EPvE is een uitwerking van het Landschapsplan. Wel staat in het EPvE op pagina 58 het woord 'aanscherping' opgenomen. Hiermee wordt geen aanpassing, maar een nadere detaillering bedoeld. De passage in het EPvE is als volgt: "De Helstraat / Helweg en Roodwilligenstraat met begeleidende watergangen, bomerijen en erven dienen zo veel mogelijk intact te blijven, als dragers van de fragmenten van het oude landschap tussen Duiven en Zevenaer. De kaart in het Landschapsplan heeft nog enige aanscherping op basis van dit EPvE."

Aandacht voor het stroombed

Inspreker vindt dat in het EPvE het stroombed te weinig aandacht krijgt met betrekking tot de inpassing van het tracé in het Natura 2000 gebied.

Het project ViA15 omvat niet de inrichting van het stroombed. Het enige bouwkundige element dat het stroombed raakt, zijn de pijlers en fundering. Daaraan worden in het EPvE eisen gesteld.

Vormgeving van geluidswerende maatregelen van de brug tot aan Kerkakkers

Inspreker is van mening dat er te weinig aandacht is voor de manier waarop de geluidswerende maatregelen vanaf de aanlanding van de brug tot aan Kerkakkers worden vormgegeven en vraagt of dit alsnog opgenomen kan worden in het EPvE.

Het EPvE stelt hieraan wel degelijk eisen: bijvoorbeeld dat het scherm opgenomen wordt in de houtwal en het scherm zelf tweezijdig begroeid dient te zijn. In de materialisering biedt het EPvE enige ontwerpvrijheid aan de aannemer: gezien de eis tot tweezijdige begroeiing zou een verdere specificatie de creativiteit van de aannemer onnodig beperken, zoals ook is geantwoord in paragraaf 2.1.1 van deze reactienota.

Verskil in vormgeving van beide verdiepte locaties

Inspreker vraagt naar de reden waarom de twee verdiepte liggingen in de Liemers op een verschillende wijze wordt vormgegeven. Dit zorgt volgens inspreker niet voor symmetrie of samenhang.

In het Landschapsplan (onderdeel van het Tracébesluit) is sprake van drie typen verdiepte ligging: geheel verdiept met rechte wanden, half verdiept met grondwallen en een dive-under met gebogen wanden. De samenhang tussen de wanden van de verdiepte ligging en van de dive-under bestaat uit samenhang in materiaal (beton), kleur (antraciet) en textuur (ribbels/poriën). De geometrie reageert op de locatie (recht door met rechte wanden versus gebogen wanden in de bocht van de dive-under). De grondwallen in de half-verdiepte ligging vormen een landschappelijk intermezzo tussen de verdiepte ligging en het knooppunt A15-A12.

Platte brug

Inspreker stelt op basis van een informatieve bijeenkomst in Huissen vast dat het uitgangspunt voor de vormgeving van de brug "een platte brug, idem de huidige Pleijbrug, een Rijnbrug" zou zijn.

Het EPvE eist geen platte brug, maar een brug die een horizontaal gebaar maakt. Een tuibrug is daarom expliciet onmogelijk gemaakt. Een boogconstructie is wel mogelijk, mits de hoogte en architectonische vormgeving hiervan geen afbreuk doen aan het horizontale gebaar van de brug als geheel.

2.2 Zienswijze Dorpsraad Loo

2.2.1 De inhoud en reikwijdte van het Esthetisch Programma van Eisen en het Tracébesluit

De zienswijze van Dorpsraad Loo bestaat uit twee delen. Het eerste deel gaat in op de welstandseisen die Dorpsraad Loo als minimaal noodzakelijk acht indien de kruising met het Pannerdensch Kanaal uitgevoerd wordt als een brug. Het verzoek tot het hanteren van deze welstandseisen is – zoals in de zienswijze ook wordt vermeld – eerder door inspreker per e-mail bij de gemeente Duiven ingediend. De gemeente Duiven heeft hier op 4 april 2017 per e-mail op geantwoord. Op het tweede deel van de zienswijze ('de aanvullingen') wordt hieronder een inhoudelijk antwoord gegeven.

Keuze voor een brug en minimale welstandseisen

Inspreker stelt dat het noodzakelijk is om de kruising met het Pannerdensch kanaal uit te voeren als een tunnel. Inspreker stelt verder dat indien de kruising onverhoopt toch uitgevoerd mocht worden met een brug dat zij, voor de brug met de beide aanlopen, een aantal welstandseisen als minimaal noodzakelijk ziet.

De onderbouwing van en keuze voor een brug over het Pannerdensch kanaal is vastgelegd in het Tracébesluit, Deel III 'Toelichting op het Besluit', paragraaf 2.4. Het EPvE gaat over de borging van ruimtelijke kwaliteit waarbij het Tracébesluit het uitgangspunt is. Het EPvE is dus een nadere uitwerking van het Tracébesluit. Tegen het Tracébesluit zijn diverse beroepen ingesteld. Deze liggen nu ter beoordeling bij de Raad van State.

Hoogte van de gesloten wand op de brug

Inspreker stelt dat gezien de hoogte van de koplampen van veel motorvoertuigen de hoogte van de gesloten zijwanden op de brug en de beide aanlopen onvoldoende is om lichtverstrooiing en geluidsoverlast tegen te gaan en om de veiligheid op het fietspad te garanderen. Inspreker stelt voor om een minimale hoogte van 1,5 meter te hanteren.

Het EPvE is een uitwerking van de maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. In het Tracébesluit is een afweging gemaakt tussen de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde vanaf de weg en vanuit de omgeving. Een rand hoger dan 1 meter beperkt de in het Tracébesluit vereiste beleving van het rivierenlandschap.

Geluidsreducerende maatregelen in het EPvE

Inspreker stelt dat geluid onlosmakelijk is verbonden met esthetiek en daarom deel zou moeten uitmaken van het EPvE. Inspreker vindt het teleurstellend dat het geluidniveau niet verder wordt teruggebracht en stelt diverse maatregelen voor om het geluidniveau te verminderen. Inspreker stelt verder dat de aarden wal (langs het tracé parallel aan de Lijkweg) hoger dient te worden uitgevoerd, en goed dient aan te sluiten op de zijwanden en de aanloop van de brug.

Met 'esthetisch' wordt bedoeld op de ruimtelijke kwaliteit van de ViA15. Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt hierbij opgevat als de samenhang tussen gebruikswaarde,

belevingswaarde en toekomstwaarde en richt zich zowel op de weggebruiker als de omgeving. Inhoudelijk gaat dit document dus verder dan alleen uitspraken over 'esthetiek', maar richt het zich op de ruimtelijke kwaliteit van het project. In het EPvE zijn eisen gesteld aan de visuele verschijning van de geluidsreducerende maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. Over de hoogte en lengte van maatregelen, zoals geluidsschermen en grondwallen en de mate van geluidsreductie, doet het EPvE geen uitspraken; dit is in het Tracébesluit vastgelegd. Het EPvE doet wél uitspraken over de verschijningsvorm van de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen.

2.2.2 **Het fietspad op de brug**

Verbreding van het fietspad op de brug

Inspreker stelt dat de verbreding van het fietspad bovenop mogelijk onveilig is en daarnaast afbreuk doet aan de slankheid van de brug. Inspreker doet de suggestie om in plaats van deze stopplek aan beide zijden van de brug een veilige stopplaats te creëren. Tevens acht de inspreker het hoogteverschil tussen wegdek van de autoweg en het fietspad als niet gewenst omdat dergelijke hoogteverschillen niet aantrekkelijk zijn voor fietsers en dit afbreuk doet aan de slankheid van de brug.

Op het hoogste punt in een landschap zijn fietsers die het pad recreatief gebruiken van nature geneigd om even te stoppen. De plaatselijke verbreding voorkomt juist dat dit gedrag leidt tot hinder of onveilige situaties voor andere snelfietspadgebruikers. Nabij de beide aanlandingen van de brug is in het EPvE een stopplek voorzien met bijbehorende uitrusting (een bankje, etc.). De verbreding en verhoging van het fietspad is van een zeer beperkte schaal en doet geen afbreuk aan het slanke profiel van de brug. De helling voldoet aan de richtlijnen van de Fietzersbond. De Fietzersbond beschouwt hellingen tot 5% als comfortabel voor fietsers zonder e-bike.

2.2.3 **Licht en lichthinder**

Uitvoering van verlichting

Inspreker stelt dat wanneer er wordt gekozen om verlichting aan te brengen op de brug, dit zou moeten worden geïntegreerd worden in het wegdek of in de verhoogde wanden. De verlichting van het gehele snelfietspad dient volgens de inspreker op een sobere wijze uit te worden gevoerd, passend bij de omgeving.

Het EPvE stuurt aan op zo min mogelijk verlichting op het gehele nieuwe deel van de A15 waarbij er continu een balans wordt gezocht tussen lichthinder, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De gehele brug over het Pannerdensch kanaal is onverlicht, zowel de Rijksweg als het snelfietspad. Buiten de brug stelt het EPvE eisen aan een rustig beeld, waarin het landschap domineert. De verlichting van het fietspad langs de A325 bestaat uit een mast met daarop een herkenbare 'kettingschakel' met functionele verlichting (witte LED-verlichting die naar beneden op het asfalt schijnt) en accentverlichting (groen-paarse verlichting die opzij schijnt). Langs de nieuwe snelfietsroute wordt gestreefd naar masten die verder uit elkaar staan dan bij de bestaande snelfietsroutes en naar toepassing van accentverlichting die minder opvalt in de omgeving. Er wordt nadrukkelijk gezocht naar een goede balans tussen de herkenbaarheid van de snelfietsroute en de noodzaak van verlichting enerzijds en de

impact van de verlichting op de omgeving anderzijds. Anders dan de snelfietsroute verlichting langs de A325 zal de verlichting op de SFR15 meer ingetogen zijn. Bij de afbeelding op pagina 82 van het EPvE wordt een verduidelijkende tekst opgenomen om onduidelijkheid over de toe te passen verlichting te voorkomen.

2.3 Zienswijze Bewonersoverleg Groessen A15

2.3.1 De inhoud en reikwijdte van het Esthetisch Programma van Eisen en het Tracébesluit

Beperking oplossingsruimte van de aannemer

Inspreker stelt dat het EPvE de oplossingsruimte van de aannemer op voorhand te veel beperkt om tot een optimale oplossing te komen. Inspreker bespeurt enerzijds de gewenste grote lijnen (eenheid in uitstraling) echter anderzijds een te gedetailleerde invulling. Dit geldt bijvoorbeeld ten aanzien van de betonwanden, waar het uiterlijk wordt gestuurd. Ook geldt dit voor de hoogte van de grondwal ter hoogte van de Lijkweg en de toepassing van schanskorven.

Het EPvE vormt het ruimtelijk kader waarbinnen de Opdrachtnemer ('aannemer') oplossingsvrijheid heeft. Het EPvE stelt geen eisen aan de hoogte en akoestische werking van de grondwal bij de Lijkweg (dat is vastgelegd in het Tracébesluit), wel aan de verschijningsvorm ervan. De toepassing van schanskorven om hun akoestische werking wordt ook niet door het EPvE ingeperkt, er worden alleen eisen gesteld aan het de visuele verschijningsvorm. Ook stelt het EPvE eisen aan de verschijningsvorm van betonwanden, zonder afbreuk te doen aan de in het Tracébesluit vereiste akoestische werking van de wanden. Het is ten aanzien van de verschijningsvorm van de betonwanden echter nooit de bedoeling geweest om een geluidsreducerende bekleding van de wanden van de verdiepte ligging onmogelijk te maken. Het EPvE zal worden aangepast zodat het voor de aannemer mogelijk is om dergelijke maatregelen te nemen. De in het EPvE afgebeelde referentiefoto wordt vervangen zodat het EPvE hierin niet belemmerend werkt.

Kwaliteit van de leefomgeving ter hoogte van de Lijkweg

Inspreker stelt dat de geprojecteerde grondwal ter hoogte van de Lijkweg veel te laag is om te spreken van een esthetisch verantwoorde wijze van inpassen. Inspreker vindt dat een verhoging van de grondwal naar 4 meter een eenvoudige en goedkope verbetering zou zijn.

In het EPvE zijn eisen gesteld aan de visuele verschijning van de geluidsreducerende maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. Over de hoogte en lengte van maatregelen zoals grondwallen en de mate van geluidsreductie doet het EPvE geen uitspraken, dit is in het Tracébesluit vastgelegd. Het EPvE doet wel uitspraken over de verschijningsvorm richting zowel weggebruikers als omwonenden. Het EPvE stelt dat ter hoogte van de Lijkweg sprake moet zijn van een grondwal met daarop begroeiing. Ook de schermen van de Betuweroute zullen worden begroeid wat de geluidsreflectie zal beperken.

2.3.2 De geluidsafscherming op de brug

Transparante schermen

Inspreker stelt dat transparante geluidsafscherming niet wenselijk is vanwege de (licht)vervuiling, de reiniging(skosten), mogelijk hinderlijke reflecties en het gevaar voor vogels. Inspreker heeft een voorkeur voor een semi-transparant/gematteerd scherm. Inspreker is tevens van mening dat de beleving van de weggebruiker van ondergeschikt

belang is en dat schermen beter semi-transparant of gematteerd kunnen worden uitgevoerd.

De keuze om een transparante geluidsafscherming toe te passen is in het Tracébesluit vastgelegd. In het EPvE zijn de eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van de geluidsafscherming vastgelegd. Hierbij is zowel oog voor de weggebruiker als de bewoners van het gebied. Transparante schermen worden op veel plekken in Nederland toegepast en zijn gebruikelijk bij het ontwerp van geluidsschermen om zowel oriëntatie op het landschap als afscherming van geluid mogelijk te maken. De aandachtspunten ten aanzien van reflectie en reiniging zijn onderdeel van het door Rijkswaterstaat op te stellen contract met de aannemer. De transparante delen van geluidsschermen worden in Nederland verplicht voorzien van een anti-vogelaanvaring motief. Deze regels worden ook bij de ViA15 toegepast. Het motief kan bijvoorbeeld worden uitgevoerd als een verticale striping.

2.3.3 Energie

Rendement van energiewinning

Inspreker is van mening dat het rendement van zonnepanelen niet ondergeschikt zou moeten worden gemaakt aan de vormgeving van de brug. Inspreker doet de suggestie om ook op andere plaatsen in het project aan andere innovatieve(re) toepassingen voor energiewinning te denken.

Het is belangrijk voor de aanbesteding van een DBFM-contract dat het ontwerp binnen de aanlegtijd van het project realiseerbaar is en dat sprake is van bewezen technieken. Daarom richt het EPvE zich op de meest waarschijnlijke invulling hiervan: de toepassing van zonnepanelen binnen de grenzen van het Tracébesluit. Alternatieven voor energieopwekking vergen ofwel lange planologische procedures (bijv. een windmolen), ofwel experimentele techniek (bijv. warmte-opwekking in asfalt). Eén van de mogelijke locaties voor zonnepanelen is de brugrand. Het EPvE geeft daarom aan op welke wijze de zonnepanelen in dat geval dienen te worden toegepast. Het EPvE legt geen beperkingen op aan het toepassen van alternatieve methoden om energie op te wekken of andere locaties om dit te doen.

2.3.4 Het fietspad op de brug

Verbreiding van het fietspad op de brug

Inspreker is van mening dat een stopplek in het midden van de brug onveilig is. Inspreker doet de suggestie om in plaats van deze stopplek aan beide zijden van de brug een veilige stopplaats te creëren.

Op het hoogste punt in een landschap zijn fietsers die het pad recreatief gebruiken van nature geneigd om even te stoppen. De plaatselijke verbreding voorkomt juist dat dit gedrag leidt tot hinder of onveilige situaties voor andere snelfietspadgebruikers. Nabij de beide aanlandingen van de brug is in het EPvE een stopplek voorzien met bijbehorende uitrusting (een bankje etc.).

Wisselende ligging van het fietspad op de brug

Inspreker stelt dat een wisselende ligging van het fietspad op de brug meer voor- dan

nadelen heeft.

Het is niet geheel duidelijk welke nadelen voor inspreker worden bedoeld. In het EPvE is opgenomen dat het fietspad op het hoogste punt 1 meter hoger ligt dan de A15. Dit levert een extra hoogteverschil op van 1 meter over een lengte van bijna 1 kilometer (de brug is 1,9 km lang tussen de dijken). De helling voldoet aan de richtlijnen van de Fietzersbond.

Veiligheid op het fietspad

Inspreker stelt dat in het belang van de fietser een adequate afscherming aan beide zijden van het fietspad moet worden aangebracht. De aannemer zou hier volgens inspreker invulling aan moeten geven.

De doorvalbeveiliging (leuning) beschermt gebruikers van het fietspad deels tegen de genoemde effecten, maar is hier niet specifiek voor bedoeld. Zo is de eerste meter van de leuning gesloten uitgevoerd. De situatie op de brug over het Pannerdensch kanaal is vergelijkbaar met fietspaden op andere bruggen in de regio, zoals bijvoorbeeld de Pleijbrug. De aannemer kan hier binnen de kaders van het EPvE en het door Rijkswaterstaat op te stellen contract invulling aan geven.

2.3.5 Licht en lichthinder

Beperken lichtvervuiling

Inspreker adviseert in het kader van het beperken van lichtvervuiling op snelfietspaden er nadrukkelijk moet worden gekeken naar verlichting in het wegdek. Inspreker vraagt of op het Duivense tracé, het deel vanaf de brug tot aan Schraleweidsestraat verlichting komt. Inspreker wijst erop dat dit deel hoger ligt dan het maaiveld en dus ook lichtvervuiling geeft. Bovendien zal het steeds wisselen van donker naar licht en omgekeerd de beleving voor zowel de omgeving als de automobilist onrustig maken, aldus de inspreker.

Het EPvE stuurt aan op zo min mogelijk verlichting op het gehele nieuwe deel van de A15 waarbij er continu een balans wordt gezocht tussen lichthinder, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. De gehele brug over het Pannerdensch kanaal is onverlicht, zowel de Rijksweg als het snelfietspad. Buiten de brug stelt het EPvE eisen aan een rustig beeld, waarin het landschap domineert. Deze eisen gelden dus ook voor het Duivense tracé. Een 'onrustig beeld' zal dan ook zo veel mogelijk worden voorkomen. De verlichting van het fietspad langs de A325 bestaat uit een mast met daarop een herkenbare 'kettingschakel' met functionele verlichting (witte LED-verlichting die naar beneden op het asfalt schijnt) en accentverlichting (groen-paarse verlichting die opzij schijnt). Langs de nieuwe snelfietsroute wordt gestreefd naar masten die verder uit elkaar staan dan bij de bestaande snelfietsroutes en naar toepassing van accentverlichting die minder opvalt in de omgeving. Er wordt nadrukkelijk gezocht naar een goede balans tussen de herkenbaarheid van de snelfietsroute en de noodzaak van verlichting enerzijds en de impact van de verlichting op de omgeving anderzijds. Anders dan de snelfietsroute verlichting langs de A325 zal de verlichting op de SFR15 meer ingetogen zijn. Bij de afbeelding op pagina 82 van het EPvE wordt een verduidelijkende tekst opgenomen om onduidelijkheid over de toe te passen verlichting te voorkomen.

Verschillende hoogtes ondoorzichtig scherm

Inspreker stelt dat er in het EPvE verschillende hoogtes (1,0 en 0,8 meter) worden genoemd voor het ondoorzichtige scherm dat lichtverstrooiing moet voorkomen. Inspreker is van mening dat het beter is om het voorkomen van lichtverstrooiing van zowel personen- als vrachtverkeer als uitgangspunt te hanteren voor de aannemer, in plaats van een vaste hoogte.

Het EPvE is een uitwerking van de maatregelen die zijn vastgelegd in het Tracébesluit. In het Tracébesluit is een afweging gemaakt tussen de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde vanaf de weg en vanuit de omgeving. Een rand hoger dan 1 meter beperkt de in het Tracébesluit vereiste beleving van het rivierlandschap en zou dus strijdig zijn met het Tracébesluit. In het EPvE is bedoeld om helder op te schrijven wat de hoogte van de toe te passen rand is. Voor alle locaties is een hoogte van 1 meter een harde eis. Daar waar in het EPvE 0,8 meter staat genoemd zal dit worden aangepast naar 1 meter.

2.3.6 Overige vormgevingsaspecten

Brug volgens de Rijn-structuur

Inspreker stelt dat de brug vormgegeven dient te worden volgens de Rijn-structuur, en dat daarmee iedere mogelijke vorm van bovenbouw ongewenst is.

Het EPvE eist geen brug volgens de Rijn-structuur, maar een brug die een horizontaal gebaar maakt. Een tuibrug is daarom expliciet onmogelijk gemaakt. Een boogconstructie is wel mogelijk, mits de hoogte en architectonische vormgeving hiervan geen afbreuk doen aan het horizontale gebaar van de brug als geheel.

Advies Fietzersbond

Inspreker vraagt of er advies bij de Fietzersbond is ingewonnen over een veilig en fietsvriendelijk fietspad voorzien van duurzame verlichting die geen lichtverstrooiing veroorzaakt.

Er is geen advies bij de Fietzersbond ingewonnen.

Verschil in vormgeving verdiepte ligging

Inspreker verbaast zich over het verschil in vormgeving bij de verdiepte ligging, omdat een gedeelte van de verdiepte ligging is uitgevoerd met een bak met rechte wanden, terwijl ter hoogte van de aansluiting A12-A15 de half verdiepte ligging wordt uitgevoerd met gekromde wanden.

Er is sprake van samenhang in materiaal (beton) en in kleur (antraciet). Het verschil in geometrie (vorm) benadrukt het verschil in locatie: op de ene plek een snelweg rechtdoor (rechte wand), op de andere plek een snelweg in een bocht (gebogen wand).

Afwijking van Landschapsplan

Inspreker constateert dat er verschillende keren in het EPvE staat dat er zal worden afgeweken van het Landschapsplan. Inspreker zou graag duidelijkheid krijgen over de beoogde afwijkingen.

In het EPvE staat nergens opgenomen dat van het Landschapsplan zal worden afgeweken. Het EPvE is een uitwerking van het Landschapsplan. Wel staat in het EPvE op pagina 58 het woord 'aanscherping' opgenomen. Hiermee wordt geen aanpassing, maar een nadere detail- lering bedoeld. De passage in het EPvE is als volgt: "De Helstraat / Helweg en Roodwilligen- straat met begeleidende watergangen, bomenrijen en erven dienen zo veel mogelijk intact te blijven, als dragers van de fragmenten van het oude landschap tussen Duiven en Zevenaar. De kaart in het Landschapsplan heeft nog enige aanscherping op basis van dit EPvE."

3. Zienswijze Gemeente Lingewaard

In de gemeente Lingewaard is één zienswijze ingediend.

**3.1 Zienswijze A. Joosten, namens L.H. Oosterink, B. Oosterink, V. Oosterink
(handelende namens Melkveebedrijf V. Oosterink)**

Inspreker geeft aan dat op pagina 34 van het EPvE bomen langs de A-watergang en het naastgelegen schouwpad staan ingetekend. Inspreker vraagt zich af waarom deze bomen nog steeds op de tekening in het EPvE zijn opgenomen. Hij verwijst hierbij naar eerder ingediend stukken en latere gesprekken die hierover hebben plaatsgevonden.

De zienswijze is buiten de termijn ingediend en heeft een poststempel van 12-10-2017, maar desondanks zal de zienswijze toch worden beantwoord. De pagina waarnaar in de zienswijze wordt verwezen betreft een uitsnede uit het Landschapsplan. Het Landschapsplan ligt nu niet ter inzage. Het Landschapsplan maakt namelijk deel uit van het reeds genomen Tracébesluit. Het EPvE borduurt voort op het reeds vastgestelde Landschapsplan. De afweging om al dan niet op kaart bomen langs de watergang op te nemen is gemaakt in het kader van het Landschapsplan. De bomen zijn ingetekend als reactie op wensen van wijkplatforms om het zicht op de A15 vanuit de omgeving te onttrekken.

De aan te planten bomen zijn in het Landschapsplan aangeduid al 'omgevingsmaatregel'. Omgevingsmaatregelen zijn aanbevelingen aan andere partijen, die verder uitgewerkt kunnen worden in regionaal landschapsbeleid. Dit betekent dat de bomen niet aangeplant zullen worden naar aanleiding van het Tracébesluit. Deze aanvullende maatregelen betreffende de inpassing kunnen in een later stadium met de omgeving en betrokken gemeente worden geoptimaliseerd c.q. aangepast.

Summary
31-10-17 21:26:30

Differences exist between documents.

New Document:	Old Document:
viA15 EPvE 20170628.v21	viA15 EPvE 20170628.v19
93 pages (29.97 MB)	93 pages (30.07 MB)
31-10-17 21:20:06	31-10-17 21:20:00

Used to display results.

[Get started: first change is on page 1.](#)

No pages were deleted

How to read this report

 indicates a change.
 indicates deleted content.
 indicates pages were changed.
 indicates pages were moved.



VIA15

Esthetisch Programma van Eisen (EPVE)

versie oktober 2017



Inhoud

Leeswijzer

1. Inleiding: ontwerp vrijheid in het EPvE	06
2. Ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen: samenvatting van het Landschapsplan ViA15	08
3. Algemene eisen: continuïteit en contrast	13
4. Deelgebied 1: de A15 'stromenroute'	22
4.1 Snelwegbeeld, beleving vanuit omgeving	
4.2 Knooppunt Valburg (A15/A50) tot en met knooppunt Ressen (A15/A325)	
4.3 Geluidswal bij Bommel en viaduct De Plak	
4.4 Aansluiting Bommel (N839) en fietstunnel	
4.5 Brug over de Linge en viaduct over de Kampsestraat	
5. Deelgebied 2: de A15 als een complex van bruggen	35
6. Deelgebied 3: de A15 verscholen in het landschap	52
6.1 Verdiept en half-verdiepte ligging bij Groessen en Helhoek	
6.2 Verbijzondering: Huis Rijswijk	
6.3 Zichtwallen, aansluiting A15 Duiven / Zevenaer (N810), carpoolplaats en Roodwilligenstraat	
6.4 Knooppunt 'De Liemers' (A12/A15)	
7. Deelgebied 4: de A12 als 'regenboogroute'	67
8. Parallel aan de A15: snelfietsroute F15	79
9. Energieopwekking en ruimtelijke kwaliteit	88
Colofon	93

Leeswijzer

Leeswijzer: doel en status EPVE

Het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE) van VIA15 is een contactdocument dat als toetsingskader dient voor de ruimtelijke kwaliteit van VIA15, met name de landschappelijke inpassing, inrichting en architectonische vormgeving. De inhoud van dit document bestaat daarmee uit meer dan alleen eisen aan 'esthetiek'. Ruimtelijke kwaliteit is in dit document opgevat als de samenhang tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Het EPVE van VIA15 is opgesteld in samenspraak met een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK VIA15) waarin onder meer Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar zijn vertegenwoordigd.

Het EPVE borduurt voort op het Landschapsplan en wordt, na bestuurlijke vaststelling, toegevoegd aan de Welstandsnota's van de betrokken gemeenten. Het vormt daarmee niet alleen het ruimtelijk toetsingskader voor VIA15, maar ook voor de gemeenten.

Hoofdstuk 1 beschrijft de werkwijze: dit EPVE is opgebouwd volgens het principe **'why-how-what'**. De bedoeling hiervan is dat een hiërarchie zichtbaar blijft in de contracteisen. Het beoogde resultaat is een goede balans tussen het waarborgen van de gewenste ruimtelijke kwaliteit en voldoende ontwerpvrijheid.

Hoofdstuk 2 is een samenvatting van het Landschapsplan. De in het Landschapsplan beschreven indeling in vier ruimtelijk samenhangende deelgebieden is overgenomen in het EPVE.

Hoofdstuk 3 bevat algemene eisen die op het gehele project van toepassing zijn, zoals eisen aan viaducten, verlichting, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen.

De hoofdstukken 4, 5, 6 en 7 gaan elk in op een ruimtelijk samenhangend deelgebied:

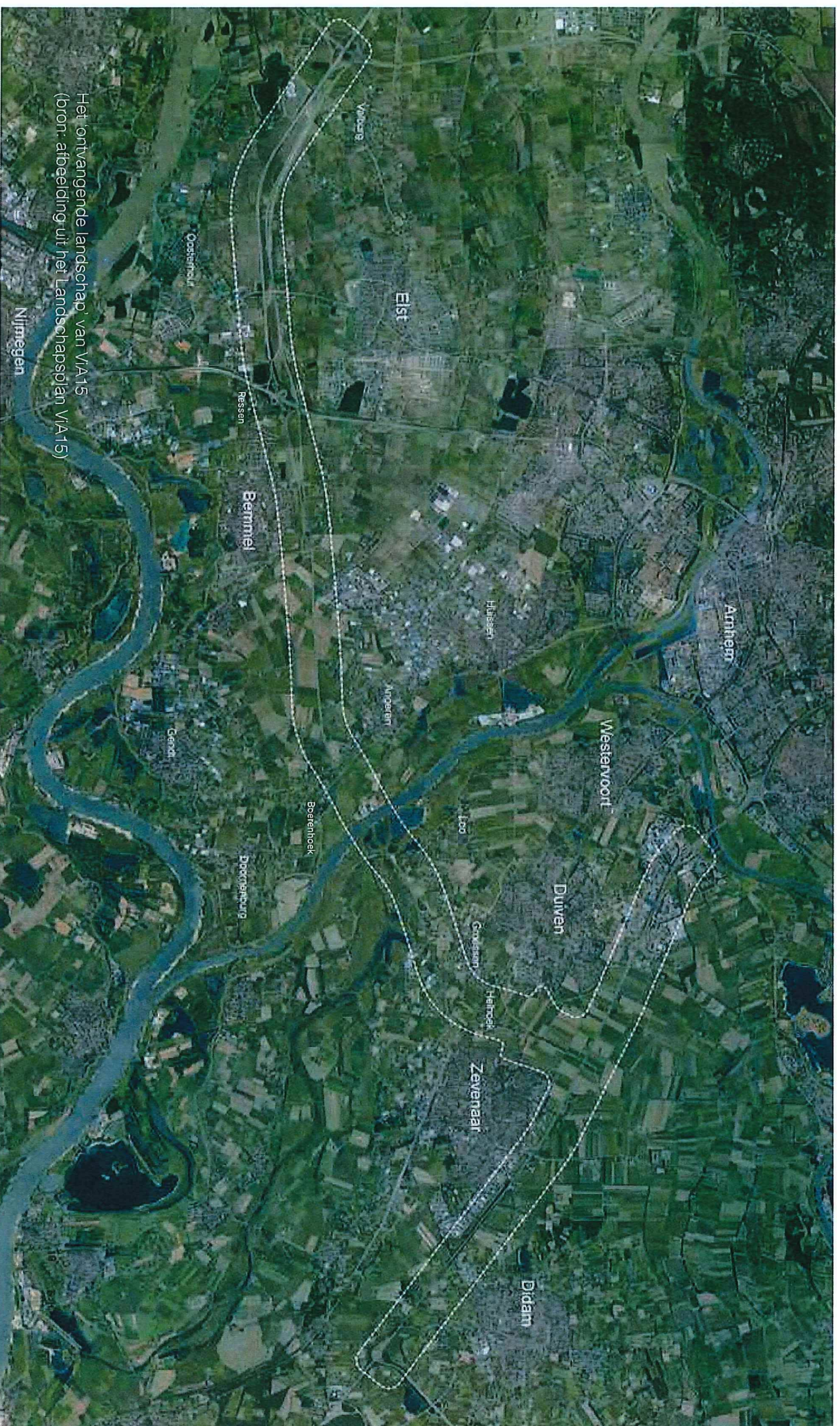
- ▢ de A15 'stromenroute'
- ▢ de A15 als 'complex van bruggen en aanbruggen'
- ▢ de A15 'verscholen in het landschap'
- ▢ de A12 'regenboogroute'

Onderdeel hiervan zijn twee ontwerpopgaven die in het Landschapsplan als 'majeur' zijn bestempeld: de kruising van het rijnstrangenlandschap en de overgang tussen de Betuwe en De Liemers. Anders gezegd: de nieuwe brug en het nieuwe knooppunt.

Hoofdstuk 8 bevat een ruimtelijk kader voor de nieuwe snelfietsroute F15. Het nieuwe snelfietspad ligt min of meer parallel aan de A15. Deze opgave komt voort uit een aanvullende bestuursovereenkomst. Ook een deel van de snelfietsroute F12 is onderdeel van de scope van VIA15.

Hoofdstuk 9 gaat over energieopwekking in relatie tot ruimtelijke kwaliteit. Parallel aan het opstellen van het EPVE heeft overleg plaatsgevonden over duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit. Een van de besproken mogelijkheden is **het realiseren van een 'energie neutrale snelweg'**, waarlangs energieopwekking plaatsvindt met zonnepanelen. Dit heeft invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Daarom worden hiervoor eisen opgenomen in het EPVE.

Opening snelweg Arnhem - Zevenaar: 'de laatste
beletselen', circa 1961-1962
(bron: beeldbank Rijkswaterstaat)



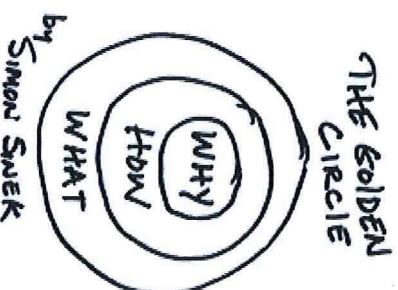
Het 'ontvangende landschap' van V/A15
(bron: afbeelding uit het Landschapsplan V/A15)

1. Inleiding: ontwerp vrijheid in het EPvE

! *why - how - what*

Ontwerpvrijheid in het EPVE

Het EPVE van VIA15 heeft een duidelijk navolgbare verhaallijn volgens het principe van 'The Golden Circle', anders gezegd: *why - how - what ...*



- *Why* geeft inzicht in het doel van een ontwerpopgave. Bijvoorbeeld: „Een brug die recht doet aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk. Een brug die niet schreeuwt om aandacht, maar wel een eigen identiteit en expressie heeft.”

- *How* geeft inzicht in hoe dit doel kan worden bereikt, welke ontwerpoverwegingen en -middelen daarin een rol spelen. Bijvoorbeeld: „De architectonische vormgeving en kleurstelling zijn ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur.”

- *What* stelt aanvullende eisen aan de precieze invulling, techniek en detaillering. Bijvoorbeeld: „Voor het gehele brugcomplex geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones: een onderste zone met lichtgrijze elementen (pijlers, onderzijde dek, bestrating landhoofden), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen) en een zone met lichtgrijze elementen (geleiderails, leuningen, stijlen geluidsschermen).”

Een verhaallijn met een herkenbare hiërarchie - van het waarom, via ontwerpoverwegingen, naar de precieze technische invulling - biedt een aantal voordelen.

Ten eerste stimuleert deze benadering dat in de contracteisen het doel en de achterliggende motieven **zichtbaar blijven (why)**. In de werkwijze van DBFM-contracten bestaat de behoefte om eisen zo veel mogelijk functioneel te specificeren; niet de technische oplossing volledig voorschrijven, maar alleen de functionele prestatie.

Die aanpak werkt uitstekend bij het bouwen van space shuttles door de NASA (die deze aanpak gebruikte voor het Apollo programma). Lastiger wordt het wanneer **dit** wordt toegepast in ruimtelijke ontwerpopgaven. Die zijn **namelijk** moeilijker in **puur**

functionele prestaties te beschrijven. Een omschrijving van alleen *what*, zonder verdere context, is **al snel** te mager. Een herkenbare hiërarchie in *why-how-what* **stimuleert** ontwerpvrijheid en innovatie. Wanneer een alternatieve technische invulling (een andere *what*) leidt tot een even goede of zelfs betere invulling van de vraag (*why*), dan is het project gebaat bij het faciliteren hiervan.

In de ontwerpuitwerking wordt van de opdrachtnemer **(de 'aannemer')** verwacht dat deze met innovatieve, duurzame, creatieve en goed te onderhouden ontwerpoplossingen komt. Dit impliceert dat de opdrachtnemer **eventueel** net betere of slimmere oplossingen komt dan de eisen toestaan. Het principe *why-how-what* stimuleert dat het EPVE vooral een ruimtelijk kader is en geen voorlopig ontwerp of **bestek**. Daarbij geldt echter: aan **why** valt niet te torren, aan *how* evenmin.

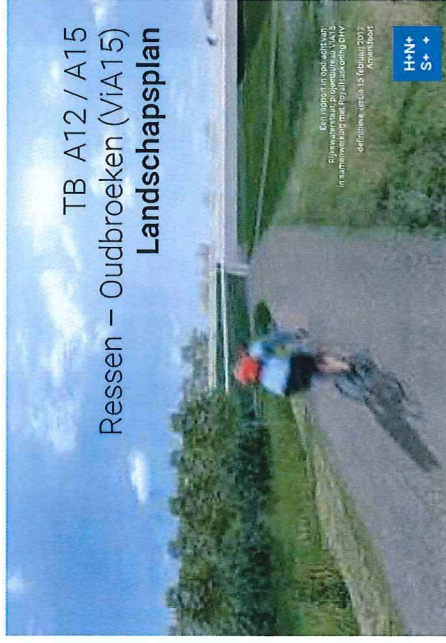
Tot slot: schetsen en referenties in het EPVE zijn bedoeld als toelichting en verbeelding van de eisen en hebben daarmee de status 'indicatief'.

2. Ruimtelijke visie op hoofdlijnen

Samenvatting van het Landschapsplan ViA15



60



2. Ruimtelijke visie op hoofdlijnen: samenvatting Inpassingsvisie en Landschapsplan

Het Landschapsplan is onderverdeeld in drie delen: een inventarisatie en analyse van het 'ontvangende' landschap (deel I), de 'inpassingsvisie' (deel II) en de uitwerking daarvan tot een landschapsplan op basis van kaarten op schaal 1:2500 (deel III). De maatregelen in het Landschapsplan zijn van toepassing, tenzij in dit EPvE anders is aangegeven. Voor maatregelen die direct voortvloeien uit afspraken en afstemming met omgevingspartijen geldt dat nauwelijks sprake is van ontwerp vrijheid, tenzij de omgeving hiermee instemt. Voor andere maatregelen is de ontwerp vrijheid groter.

Het ontvangende landschap

Op de hoogtekaart van Nederland is eenvoudig aan te wijzen waar VIA15 ongeveer ligt: in het door rivieren uitgesneden landschap tussen de stuwwallen bij Arnhem en bij Nijmegen. Een landschap dat is getekend door de voortdurende invloed van rivierwater, dat oeverwallen vormde (zandgrond), klei en leem afzette in het overstromingsgebied en incidenteel een zandophoging opwierp (een 'donk').

Op de relatief veilige oeverwallen en donken liggen

historische bebouwingslinten, kastelen en landhuizen ('havezaten'). Het landschap is er kleinschalig en afwisselend. In de nattere klei- en leemgebieden liggen weilanden, uitbreidingswijken, bedrijventerreinen en grootschalige infrastructuur. In het noordoosten van het plangebied, bij Didam, gaat dit landschap over in een ander type: het zandlandschap van de Achterhoek. Het mozaïek van stuwwallen, rivieren, uiterwaarden, oeverwallen, stroomruggen en donken vormt de onderlegger van het 'ontvangende landschap', een van de bouwstenen van de inpassing van VIA15.

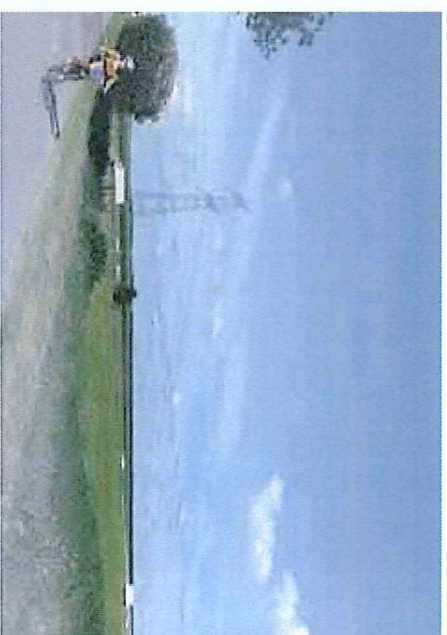
Eeuwenlang was dit gebied een grensgebied. De Rijn vormde de noordgrens van het Romeinse rijk, met daarlangs een stelsel van forten (de Limes), en in dit gebied lag ook de grens tussen Pruisen en de Republiek. Het Pannerdensch Kanaal is een van de eerste grote waterwerken in Nederland. De aanleg ervan hangt samen met de Hollandse Waterlinie: het kanaal maakte het mogelijk water uit de Rijn te verdelen over de Waal, Nederrijn en IJssel en maakte die rivieren bovendien beter bevaarbaar.

Het kanaal ligt in natuurgebied de Gelderse Poort,

een rivierlandschap van hoofd- en nevengeulen, uiterwaarden en rijnschragen (voormalige rivierlopen). Lange tijd vormden de schragen een dynamisch onderdeel van de Rijn. In de jaren zestig zijn ze afgekoppeeld. Naast cultuurhistorische kwaliteiten heeft het gebied een Natura 2000 status: de schragen hebben zich ontwikkeld tot binnendijks moeras met een hoge natuurwaarde, gevoed door kwelwater uit het Montferland.

Arnhem, Nijmegen en de omliggende dorpen en kernen vormen één stedelijke regio, die de ambitie heeft internationaal concurrerend te zijn. Onderdeel van deze ambitie is een aantrekkelijke leefomgeving waarin het landschap een 'constramaal' is van de stedelijke ontwikkeling. Een helder contrast tussen infrastructuur en landschap en een optimale beleving van het landschap vormt daarmee een volgende bouwsteen in de inpassing van VIA15.

VIA15 takt aan op drie bestaande snelwegen: de A15, A12 en A18. Rijksweg A18 heeft nauwelijks een raakvlak met VIA15, alleen in knooppunt Oud-Dijk (A12/A18). Rijksweg A15 start op de Maasvlakte



en maakt deel uit van een bundel parallel liggende, grootschalige infrastructuur. Dat geldt ook voor het deeltraject in V/A15: de snelweg ligt hier parallel aan de Betuweroute, hoogspanningsleidingen, windmolens en (ondergrondse) gasleidingen. Rijksweg A12 start in Den Haag en doorkruist richting Duitsland steden, veenweidepolders, bossen en gebieden 'in transformatie'. In de afgelopen vijftien jaar is een poging gedaan om de A12 een soort huisstijl te geven via een set regels voor de 'vormgeving' van viaducten, geluidsschermen en het wegmeubilair. In V/A15 wordt de hoofdgedachte achter Routeontwerp A12 overgenomen: de beleving van opeenvolgende landschappen (de 'regenboogroute') en continuïteit in het wegbeeld. De dwingende huisstijl wordt echter op onderdelen bijgeschaaft.

Inpassingsvisie

Technisch gezien is in V/A15 onderscheid te maken in verschillende deelprojecten:

- Het *aanpassen en verbreden* van de A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen;
- Het *ombouwen tot snelweg* van de bestaande autoweg tussen knooppunt Ressen en de nieuwe aansluiting met de N839 bij Bemmel;
- Het *aanleggen van een nieuwe snelweg* tussen de

aansluiting met de N839 bij Bemmel en het nieuwe knooppunt De Liemers (A15/A12):

- Het *aanpassen en verbreden* van de A12 tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk.

Ruimtelijk gezien is V/A15 op te delen in vier gebieden met een eigen karakteristiek:

- **Deelgebied 1:** de 'stromenroute' A15 in Lingewaard/Overbetuwe. Essentie: de ervaring van kleinschalige stroomruggen en open kommen dankzij een weg op maaiveld, met obstakelvrije bermen en weinig elementen langs de weg. Parallele ligging aan andere grootschalige infrastructuur, met aan de ene zijde vooral zicht op de Betuweroute, aan de andere zijde op de omgeving (landschap, bedrijven).

- **Deelgebied 2:** de A15 als een complex van bruggen en aanbruggen over de Gelderse Poort. Essentie: ervaring van de kruising van het rivierlandschap en verbijzondering van de landschappelijke overgang tussen de Betuwe en De Liemers.

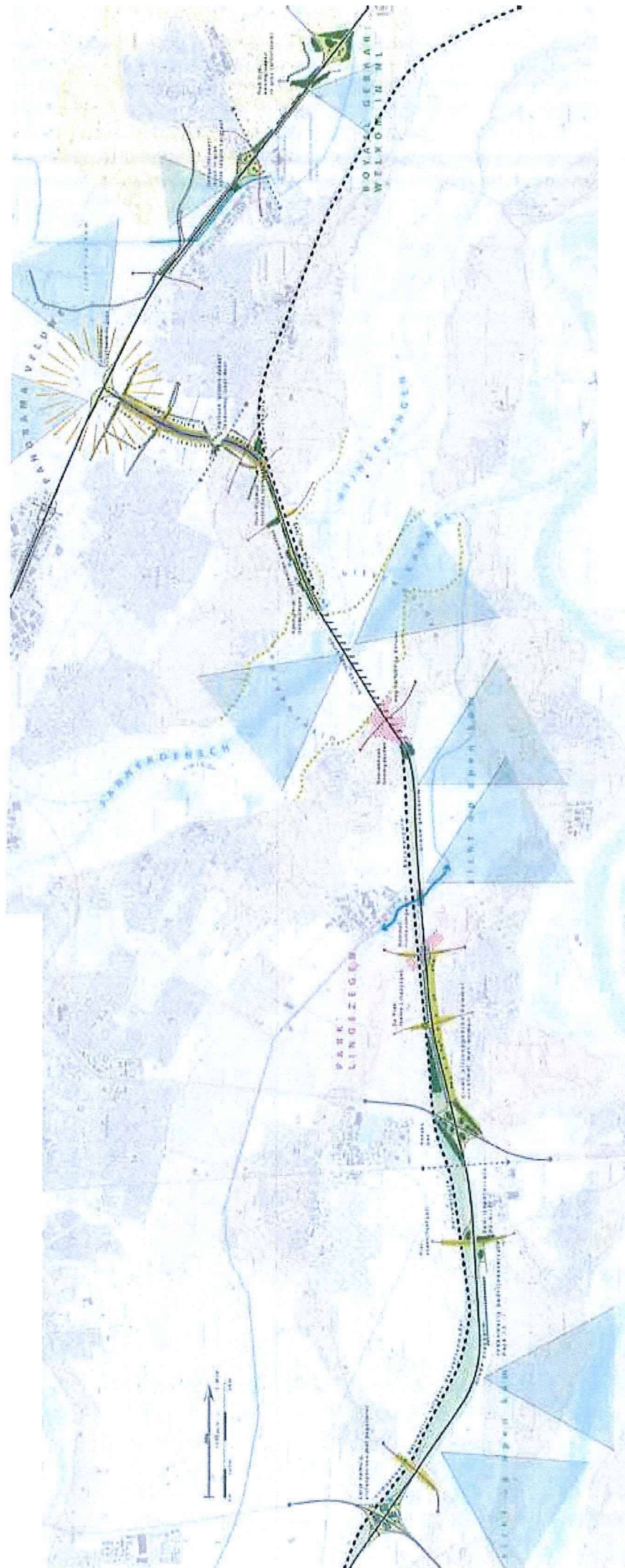
- **Deelgebied 3:** de A15 in het gebied tussen Duiven en Zevenaar. Essentie: versholten en verdiepte ligging van de snelweg. Versterking van lokale landschapsstructuren.

- **Deelgebied 4:** de 'regenboogroute' A12 tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk. Essentie: de ervaring van opeenvolgende landschappelijke eenheden. Zicht op de omgeving (open landschap,

Veluwezoom, bedrijven).

De Inpassingsvisie leidt tot een aantal uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing, inrichting en architectonische vormgeving:

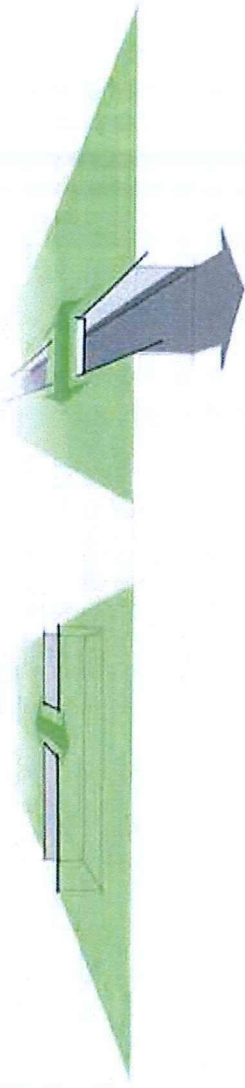
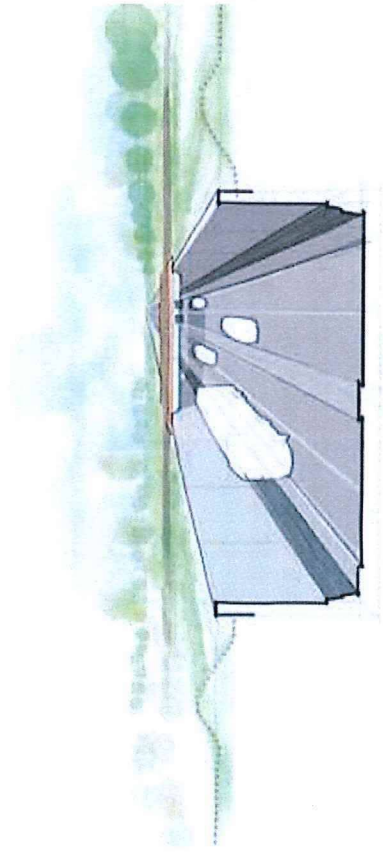
- Een herkenbaar contrast tussen de snelwegwereld (*high-tech*) en het aangrenzend landschap (*low-tech*). De beleving van landschap start zo snel mogelijk vanaf de kant van het asfalt;
- Continuïteit, rust en ingetogenheid in het wegbeeld;
- Continuïteit in het profiel van kruisende verbindingen, versterking van lokale landschappelijke structuren en cultuurhistorische lijnen en vermindering van de barrièrewerking van de snelweg;
- Kunstenwerken met een sobere, doelmatige architectonische vormgeving, die ten dienste staat van de landschappelijke beleving. Architectonische expressie beperkt tot 'majeure ontwerpogaven';
- De majeure ontwerpogaven zijn het complex van brug en aanbruggen over de Gelderse Poort en knooppunt De Liemers;
- Een vanzelfsprekende samenhang tussen nieuwe en bestaande landschappen en kunstenwerken.
- Geen (zo min mogelijk) verlichting en signalering in de nieuwe delen van de A15.



Verbeelding van principes uit de inpassingsvisie ViA15
(bron: Landschapsplan ViA15)

3. Algemene eisen: continuïteit en contrast

Continuïteit in het wegbeeld, contrast tussen snelweg en omgeving



Continuïteit in het wegbeeld, contrast tussen de snelweg (high-tech) en het landschap (low-tech)

WHY

De continuïteit in het wegbeeld, de continuïteit van kruisende wegen en landschappelijke structuren, de landschappelijke beleving vanaf de snelweg en de ondergeschiktheid van de snelweg vanuit de omgeving dienen leidend te zijn in de positionering, geometrie en kleurstelling van viaducten, wegmeubilair en andere inrichtingselementen zoals faunarakers, afschermings- en ontoegankelijkheidsvoorzieningen.

Gezorgd dient te worden voor orde, continuïteit en rust in het wegbeeld. Dit bevordert de verkeersveiligheid en draagt bij aan een samenhangend beeld, waarin de landschappelijke beleving domineert over de technische voorzieningen ten behoeve van de snelweg. De high-tech civieltechnische wereld van de snelweg houdt op in de berm of bovenkant bakrand (in verdiepte liggingen). Vanaf daar begint het low-tech landschap van de omgeving. Objecten in het low-tech landschap worden ontworpen in de beeldtaal van het aangrenzende landschap.

HOW

De landschappelijke omgeving dient het ankerpunt te zijn in de beleving en identiteit van de route, niet de architectonische vormgeving van individuele kunstwerken. De viaducten dienen een terughoudende, ingetogen architectonische vormgeving te hebben, die zorgvuldig en consequent oogt, maar niet overmatig de aandacht trekt: één vormgevingsfamilie van architectonisch verwante viaducten.

Bij aanpassingen aan bestaande viaducten dient een materialisering en detaillering te worden gekozen die in overeenstemming is met de architectonische vormgeving van het oorspronkelijke ontwerp en dient in de eindsituatie aan beide zijden van het viaduct sprake te zijn van dezelfde architectonische vormgeving. De kleurstelling van de leuningen van bestaande viaducten waarvan het beheer deel uitmaakt van dit DBFM-contract dient bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt verwantschap te krijgen met die van de nieuwe viaducten.

Daar waar sprake is van nieuwe viaducten naast

bestaande, dient het nieuwe viaduct een kopie of nauw verwante vertaling te zijn van de architectonische vormgeving van het bestaande viaduct, zodanig dat een samenhangend geheel ontstaat.

In het ontwerp van nieuwe viaducten dient sprake te zijn van continuïteit van de dwarsverbinding zonder plotseling wijzigingen of slingers in het profiel. De ruimtelijke continuïteit van de kruisende route dient het uitgangspunt te zijn, ook wanneer dit tot een enigszins diagonale kruising leidt.

De nieuwe viaducten dienen krachtige, elegante lijnen te hebben, waarin architectonische middelen zoals afrondingen, profileringen en verjongende randen de constructieve dimensies verzachten en het geheel eleganter en slanker laten ogen.

In de viaducten van de A15 dient consequent een palet grijs tinten toegepast te worden dat het contrast versterkt tussen verschillende 'zones' in het viaduct.

In de kleurstelling wordt onderscheid gemaakt tussen viaducten over de A15 en viaducten in de A15.

1 In de ontwerpuitwerking van wegmeubilair, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen geldt: *less is more*. Bijvoorbeeld: **integrale van signaalgevers in de rand van een viaduct leidt tot een rustiger beeld dan een portaal vlak voor het viaduct**. Ook **de materialisering en kleurstelling zijn van invloed op de rust en continuïteit in het wegbeeld**. Lichtmasten en portalen worden waargenomen tegen een achtergrond van wolkenluchten en **dienen daarom lichtgetint te zijn**. Wegkantkasten dienen juist weg te vallen tegen de omgeving en **daarom donkergetint te zijn**. In de ontwerpuitwerking van inrichtingselementen dient eerst gezocht te worden naar een landschappelijke ontwerpoplossing, bijvoorbeeld een sloot in plaats van een hek. Waterpartijen dienen zo te worden aangelegd dat de kans dat ganzen/zwanen over de weg vliegen of kuikens oversteken **beperkt is**. Indien technische voorzieningen onvermijdelijk zijn, dient gezocht te worden naar een positionering, geometrie, materialisering en kleurstelling die passend is in het landschap van de omgeving.

WHAT

Algemeen

- De opdrachtnemer dient na gunning een plaatsingsplan op te stellen dat inzicht geeft in de positionering, geometrie, materialisering en kleurstelling van wegmeubilair, faunarasters, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen in relatie tot andere elementen en objecten. Dit plan dient aantoonbaar te zijn opgesteld in samenspraak met de architect en landschapsarchitect van de opdrachtnemer. Het plan dient blijk te geven van een integraal ontwerp dat leidt tot orde, continuïteit en rust in het beeld. **Gestreefd dient te worden naar zo min mogelijk wegelementen en naar clustering en combinatie van noodzakelijke elementen**. Voor alle inrichtingselementen, ook die niet expliciet zijn benoemd in dit EPvE, geldt dat zij op een evenwichtige wijze dienen te worden geplaatst ten opzichte van andere objecten en inrichtingselementen.

Bepantingsplannen

- In **bepantingsonderdelen** die bij provincie Gelderland in beheer komen, zijn geen soorten toegestaan die vatbaar zijn voor fatale ziekten.

Bermen

- De middenberm dient een continu profiel te hebben, met zo min mogelijk aanpassingen aan de breedte en voertuigkeuring.
- De zijbermen dienen zo veel mogelijk obstakelvrij te zijn uitgevoerd.
- De grondsamenstelling van de berm dient afgestemd te zijn op de behoeften van de beoogde vegetatie.
- Bermtaluds dienen te worden uitgevoerd als talud 1:3 tenzij anders aangegeven in het Landschapsplan of aantoonbaar niet mogelijk.

Grondkeringen

- Voor grondkeringen geldt dat deze uitgevoerd dienen te worden als schanskorven met antracietkleurige keien, tenzij anders gespecificeerd in dit EPvE (zoals de grondkering in de verdiepte ligging en dive-under).

Voertuigkeringen

- Voertuigkering dient in eerste instantie voorkomen te worden (obstakelvrije berm). Daar waar onvermijdelijk dient deze uitgevoerd te worden in geleiderails. Alleen daar waar geen geleiderails mogelijk is of onwenselijk om verkeerskundige redenen zijn barrières toegestaan. De keurwanden van de verdiepte ligging mogen worden voorzien van betonnen barrières.
- Voertuigkeringen dienen een zo continu mogelijk wegbeeld op te leveren, een zo vloeiend mogelijke belijning te hebben en vloeiend over te lopen van het ene type in het andere type voertuigkering.
- Geleiderails dient te worden uitgevoerd in het bij Rijkswaterstaat gangbare model, gematerialiseerd in thermisch verzinkt staal.
- **Stalen barrières zijn niet toegestaan. Prefab betonnen barrières** dienen glad en strak te worden uitgevoerd in schoonbeton conform CUR100 klasse B1. Geslippavende

barrières dienen glad en strak uitgevoerd te zijn, met een geschuurd en gespannd oppervlak, niet gebezemd.

- De voertuigkeringen ter plaatse van de calamiteitendoorsteek (CADO) dienen zo te worden ingepast dat ze zo min mogelijk verstrend zijn in de continuïteit van het wegbeeld.
- Daar waar een verhoogde voertuigkeuring noodzakelijk is, dient een type keuring te worden gekozen dat zo min mogelijk afbreuk doet aan het zicht op de omgeving.

Portalen en weggkantkasten

- Een zo rustig mogelijk wegbeeld dient leidend te zijn in de plaatsing van signalering en bewegwijzering (binnen de geldende normen)
- Portalen mogen de continue lijn van een geluidsscherm of keurwand niet beïnvloeden (geen plaatselijke uitbuijing of coulisse).
- Het aantal portalen dient zo veel mogelijk beperkt te worden. Met het oog hierop is bevestiging van signalering aan kunstwerken toegestaan (bewegwijzering niet).
- Signaalgevers op nieuwe viaducten dienen aangebracht te zijn op enkele uithouders per signaalgever (niet samen op één frame) en zonder gaasramen.
- Portalen dienen te zijn uitgevoerd in een lichtgrijze kleur
- Wegkantkasten dienen zo veel mogelijk te zijn geclusterd en gecombineerd met **ander** wegmeubilair en zo veel mogelijk geplaatst te zijn buiten het rijzicht van de weggebruiker, bijvoorbeeld in het verlengde van de portaalvoet.
- Kasten in de berm dienen te zijn voorzien van een behuizing in een donkergrijze kleur
- Kasten in de verdiepte ligging dienen zo veel mogelijk uit het zicht te worden geplaatst (bijvoorbeeld in de vluchttrappenhuizen) en voorzien te zijn van een behuizing in de kleur van de wand.
- In de verdiepte ligging mogen eventuele draagconstructies voor signaalgevers en bewegwijzering het vrije zicht over de verdiepte bak niet belemmeren.
- Op de fly-over in het knooppunt De Lliemers is de plaatsing van een constructie met bewegwijzering of signalering niet toegestaan.

Verlichting van de snelweg

- Verlichting dient zo veel mogelijk te worden beperkt en zo min mogelijk zichtbaar te zijn vanuit het omringende landschap (binnen de geldende normen).

- De verlichting dient voor de weggebruiker een continu, gelijkmatig, rustig beeld op te leveren.

- Lichtmasten dienen te worden uitgevoerd als verticale, loodrechte mast, zonder uithouder voor de armaturen.

- Lichtmasten op kunstwerken mogen de continuïteit in de randdetailering van het kunstwerk niet verstoren (geen masten tegen de zijkant of onderbreking van de leuning).

Beton in het zicht

- Voor in het zicht blijvende betonoppervlakken (met uitzondering van betonnen barrières) geldt – tenzij anderszins in dit EPvE anders gespecificeerd – dat zij dienen te voldoen aan de CUR100 met daarbij de volgende projectspecifieke bepalingen: in het werk gestort beton dient te voldoen aan klasse B1-civiel, volgens tabel 3 / geprefabriceerd beton dient te voldoen aan klasse B2 volgens tabel 3 / kleur: 'naturel' grijs (lichtgrijs) of VII (antraciet) volgens grijschaal beton / bekisting in één soort plaatmateriaal in één vast patroon, met eventuele centerpennen in één vast modulair ritme / eventuele stornaden dienen onopvallend opgenomen in het patroon van de bekistingsbeplating / vellingkanten max. 15 mm.

- Betonvlakken in het zicht dienen een anti-graffiti behandeling te krijgen, uitgevoerd over het gehele vlak of element teneinde kleurverschillen te voorkomen.

- Uitzonderingen: betonnen barrières en de onderzijde van dekken en liggers (geen behandeling), steunpunten brugcomplex (behandeling van alleen onderste 3 m).

Faunarasters en afschermingshekken

- Faunarasters en afschermingshekken dienen te bestaan uit palen met een natuurlijk uiterlijk (geschild rondhout) en grijs gaas, eventueel aangevuld met afschermende vlakken ten behoeve van amfibieën en het voorkomen van overklimming.

- Zichtbare vermelding van de naam van de leverancier is niet toegestaan.

Ecopassages

- Bij ecopassages onder de snelweg dient het talud door te lopen bovenlangs de ecopassage. De beëindiging van de ecopassage dient zowel afgestemd te worden op de ecologische functie als op een samenhangende inpassing in het landschap.

- Een eventueel noodzakelijke doorvalbeveiliging dient uitgevoerd te zijn in dezelfde esthetiek als die van de faunarasters.

Duikers

- De beëindiging van duikers dient dezelfde afschuining te hebben als het talud waarin deze eindigt.

- Eventueel noodzakelijke doorvalbeveiliging dient uitgevoerd te zijn in dezelfde esthetiek als die van de faunarasters.

Onderdoorgangen

- Bij het verlengen van bestaande onderdoorgangen dient de verlenging minimaal hetzelfde doorgangsprofiel te hebben en dezelfde materialisering.

Geluidsschermen

- Het ontwerp van zowel scherm als ondergrond dient zodanig te zijn dat begroeiing ook werkelijk plaatsvindt binnen afzienbare tijd en over de volledige hoogte van het gesloten deel: binnen vijf jaar na openstelling dient minimaal 90% begroei te zijn. De grondsamenstelling dient op de begroeiing te zijn afgestemd.

- Bij toepassing van hechtende planten (klimop, wilde wingerd) dient in het scherm een porieënrijk oppervlak te zijn aangebracht. Bij toepassing van rankende klimplanten is een hulpconstructie vereist (raster, klimrek).

- De h.o.h.-maat van stijlen tussen scherm delen dient zo te worden gekozen dat de verticaliteit van het scherm domineert. In bochten is de h.o.h.-maat van stijlen maximaal 2,0 m zodat het scherm een voldoende vloeiend verloop heeft in de bochten.

Aanpassingen aan bestaande viaducten

- Van bestaande viaducten in of over de A15 die deel uit

maken van het DBFM-contract van Via 15 dient de leuning te worden aangepast naar het kleurenpalet van Via 15.

- Bij aanpassingen aan bestaande viaducten (zoals een verbreding van het dek) dient in de eindsituatie sprake te zijn van dezelfde architectonische vormgeving aan beide zijden van het viaduct.

- Elementen die in de nieuwe situatie overbodig zijn dienen te worden verwijderd. Sommige bestaande viaducten zijn bijvoorbeeld voorzien van gaasramen. Indien deze in de nieuwe situatie overbodig zijn, vanwege andere techniek in de signaalgevers, dienen ze te worden verwijderd.

Nieuwe viaducten over de A15

- Voor viaducten over de A15 geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones, donker-licht-donker: een onderste zone met antracietgrijze elementen (keerwanden, taludbestrating, steunpunten), een middelste zone met lichtgrijze elementen (dek, randelementen), een bovenste zone met antracietgrijze elementen (leuningen).

- Tussensteunpunten dienen te bestaan uit kolommen of schijven met afgeronde hoeken. Het denkbeeldig vlak waarvan het steunpunt deel uitmaakt dient minimaal 70% transparant te zijn.

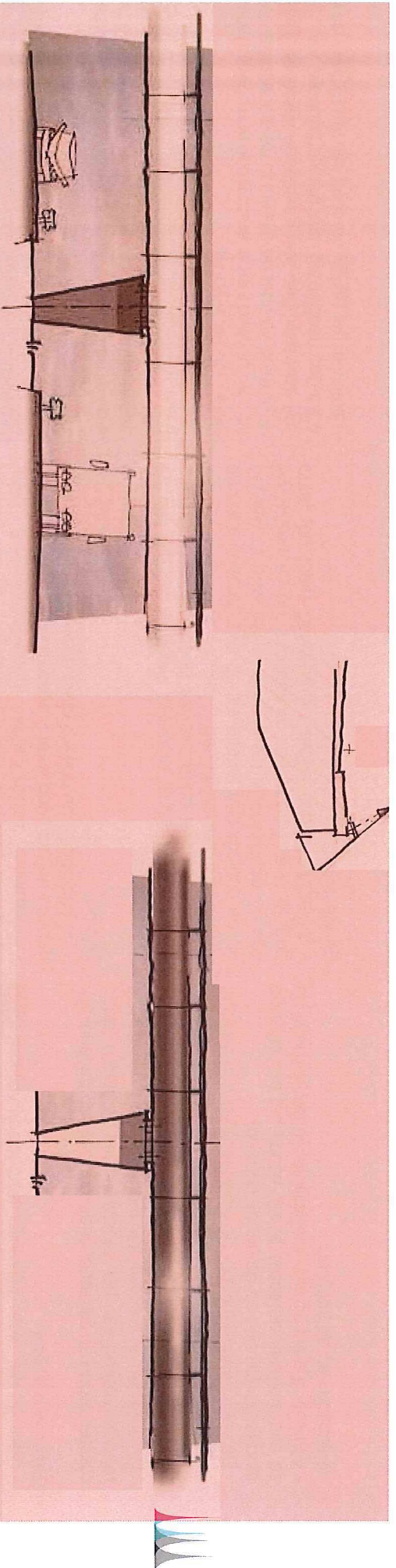
- Nieuwe viaducten over de A15 mogen alleen een tussensteunpunt hebben in de middenberm.

- Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn, waarbij de ruimte tussen eventuele liggers maximaal 4 cm bedraagt.

- Het dek dient te zijn voorzien van een verjonging, over minimaal 1 meter vanaf rand dek, onder een hoek van maximaal 30 graden (de hoek mag wat steiler zijn bij zeer hoge liggers). De verjonging dient door te lopen in een randelement met schuine vlakken.

- In de randelementen dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen.

- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen uit gecoat staal.



└ De landhoofden dienen te worden uitgevoerd als hooggelegen landhoofden met schuine taluds met een helling 1:2. Onder het dek dienen te taluds bestraat te zijn met antracietkleurige keien. In voorzicht mag de landhoofdsloof maximaal 1,0 m hoog zijn (exclusief verkanting).

- Vervuiling door lekwater van de zichtsijde van de randelementen en liggers dient voorkomen te worden.

- Van de nieuwe kunstwerken mogen de kabels en leidingen **niet** in het zicht komen (geldt ook voor hemelwaterafvoertoeleidingen).

- De naamgeving van het viaduct dient onderdeel te zijn van de randelementen, in beide rijrichtingen, in het hart van de rijrichting geplaatst, rekening houdend met de plaatverdeling. In plaatmaterialen dient de naamgeving te worden gerealiseerd door middel van uitfrezen in combinatie met een achterplaat in donkere kleur uit hetzelfde materiaal. In **materialen met meer massa** dient de naamgeving te worden gerealiseerd door middel van **reliëf**. De naam, het lettertype en de lettergrootte dienen te worden bepaald in overleg met de opdrachtgever.

Nieuwe viaducten in de A15

- Voor de grijsstinten in viaducten in de A15 geldt een indeling in drie contrasterende **zones, licht-donker-licht**; een onderste zone met lichtgrijze elementen (keervanden,

taludbestrating, steunpunten), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen), een bovenste zone met lichtgrijze elementen (leuningen, geluidsschermen).

- Tussensteunpunten dienen te bestaan uit kolommen of schijven met afgeronde hoeken. Het denkbeeldig vlak **waaraan het steunpunt deel uitmaakt dient minimaal 70% transparant te zijn**.

└ Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn, waarbij de ruimte tussen eventuele liggers maximaal 4 cm bedraagt.

- Het dek dient te zijn voorzien van een verjonging, over minimaal 1 meter vanaf **rand dek**, onder een hoek van maximaal 30 graden (de hoek mag wat steiler zijn bij zeer hoge liggers). De verjonging dient door te lopen in een randelement met schuine vlakken.

- Tussen de dekken van naast elkaar gelegen nieuwe viaducten in de A15 dient een daglichtzone te worden opgenomen (in de middenberm). Indien deze zone smaller is dan 3,0 m, dient deze te worden afgedekt met roosters. In dat geval hoeven in de daglichtzone geen randelementen te worden geplaatst.

- In de randelementen dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die

vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen.

- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen uit gecoat staal.

- Vervuiling door lekwater van de zichtsijde van de randelementen en liggers dient voorkomen te worden.

- Van de nieuwe kunstwerken mogen de kabels en leidingen niet in het zicht komen (geldt ook voor hemelwaterafvoertoeleidingen).

Aanvullende eisen nieuwe viaducten naast bestaande in of over de A15

- Nieuwe viaducten naast bestaande in **of over de A15** dienen **minimaal hetzelfde onderdoorgangsprofiel** te hebben **als het bestaande viaduct**, met dezelfde posities van **ondersteuningen en dezelfde lijn in het landhoofdtrilud**

- Voor nieuwe viaducten naast bestaande gelden dezelfde eisen als voor nieuwe viaducten in of over de A15, maar aanvullend de eis dat de geometrie en materialisering van het nieuwe viaduct een kopie of architectonisch overtuigende doorvertaling dient te zijn van het bestaande viaduct, met **als doel dat een ruimtelijk samenhangend beeld ontstaat**.

- Bij nieuwe viaducten nabij bestaande viaducten in de Betuweroute dient het nieuwe viaduct geen kopie te zijn, maar een slanker ogend viaduct.



Viaduct over de A15 in de Tielsestraat (N836)
 -> aanpassing kleur leuningen, verwijderen gaasramen
 (indien mogelijk)

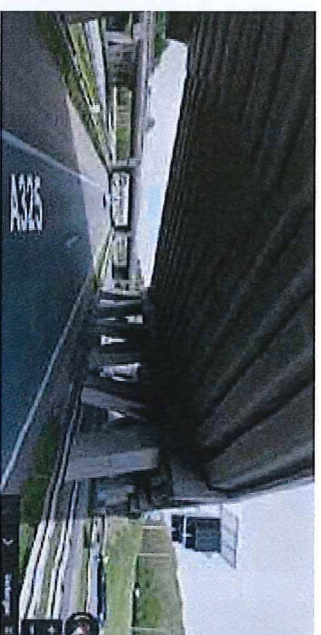
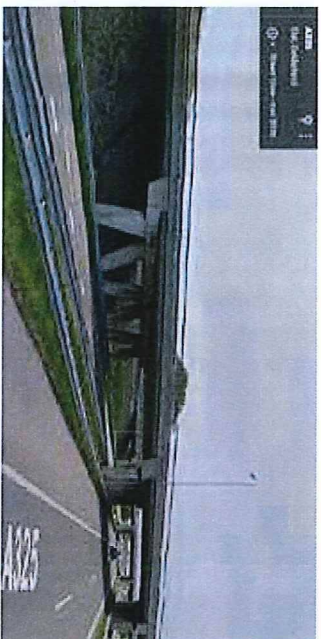


Viaduct over de A15 in de Rijksweg Zuid
 -> aanpassing kleur leuningen

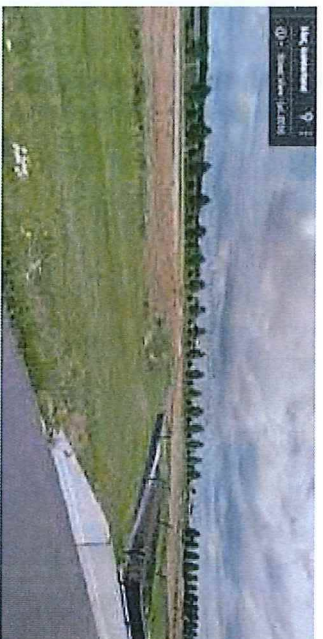


Nieuw viaduct in de A15 over de Bouwlustlaan / spoorlijn Arnhem-Nijmegen
 -> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving

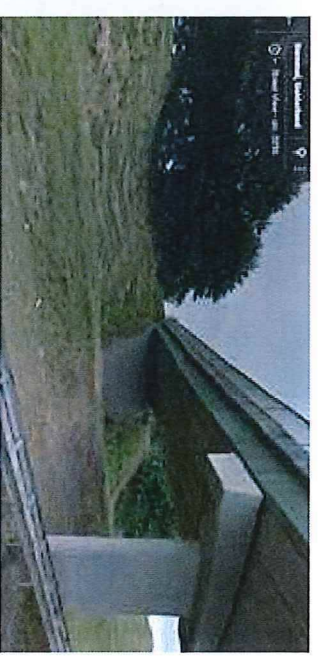




Nieuw viaduct in de A15, over de A325 Arnhem-Nijmegen
 -> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving



Nieuw viaduct in de A15 over de snelfietsroute RijnWaalpad
 -> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving



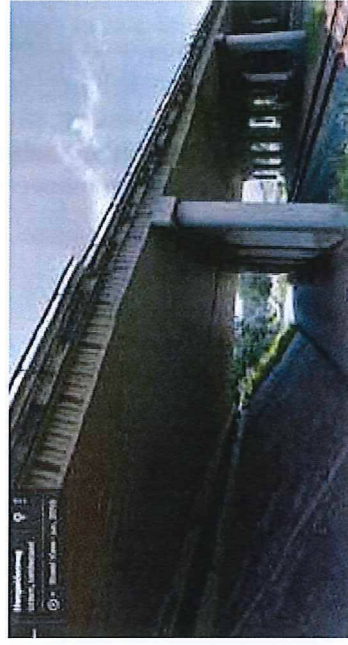
Viaduct over de A15 in De Plak (aan weerszijden verbreed of geheel vervangen)
 -> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, architectonische vormgeving van de verbredingen conform eisen 'nieuw viaduct A15'



Viaduct in de Noordsingel / N810 (Duiven)
-> geen bijzonderheden



Griethse Poort in de Doesburgseweg (Zevenaar)
-> verlengen in zelfde doorgangsprofiel, frontwand in baksteen



Viaduct over de Hengelderweg (Zevenaar)
-> nieuw viaduct



Ravenstraat (Zevenaar)
-> nieuw viaduct



Viaduct in verbindingsweg A18 (knooppunt Oud-Dijk)
-> aanpassen kleur leuning

4. Deelgebied 1: de A15 'stromenroute'

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpogave

4.1 Snelwegbeeld, beleving vanuit de omgeving

WHY

Tussen Valburg en de Linge is V/A15 de voortzetting van de A15 'stromenroute'. In het Landschapsplan zijn de kernkwaliteiten hiervan benoemd: de ervaring van kleinschalige stroomruggen en open kommen dankzij een weg op maaiveld, met obstakelvrije berm en weinig elementen langs de weg. De route ligt parallel aan andere grootschalige infrastructuur, met aan één zijde zicht op de Betuweroute en aan de andere zijde op de omgeving (landschap, bedrijven). Tussen knooppunt Ressen en de Linge is de A15 te gast in Park Lingezegen. Ook wordt hier zuidelijk van de A15 de snelfietsroute F15 aangelegd.

Deze kwaliteiten zijn in het Landschapsplan vertaald naar ontwerpprincipes voor V/A15:

- Een simpele lijn in het landschap: een no-nonsense, krachtig wegontwerp, dat gebruik maakt van simpele, overtuigende middelen;
- Sobere en eenvoudige vormgeving van kunstwerken;
- Snelweg ligt zo veel mogelijk laag, heeft een groene middenberm, brede zijbermen (zonder geleiderails) en is onbeplant;
- Knooppunten, aansluitingen en bijzondere plekken zijn wel beplant, met gebiedseigen beplanting, op basis van een cultureel (artificieel) inrichtingsconcept;
- Elke knoop of aansluiting heeft een eigen karakter.

HOW

In het wegalignment tussen Valburg en de kruising met de Linge dient een obstakelvrije zijberm het uitgangspunt te zijn. Alleen bij viaducten, portalen, geluidsschermen en kruisende watergangen mag hierop, indien vanwege het ruimtebeslag noodzakelijk, een uitzondering worden gemaakt. De middenberm dient een continu profiel te hebben.

4.2 Knooppunt Valburg (A15/A50) tot en met knooppunt Ressen (A15/A325)

WHY

In de knooppunten Valburg en Ressen is de ontwerpogave relatief beperkt. Het doel is hier een vanzelfsprekende samenhang tussen het bestaande en het nieuwe. Bij de aanleg van klaverblad Ressen (1980) is al ruimte gereserveerd voor een hoofdrijbaan middenin het knooppunt. De recent aangelegde fietstunnel ten oosten van het knooppunt is ook al voorbereid op het doortrekken van de A15.

HOW

- De architectonische vormgeving van de nieuwe viaducten in knooppunt Ressen, over de A325 en over het spoor, dient nauw verwant te zijn aan die van de bestaande viaducten. De nieuwe viaducten dienen hetzelfde doorgangsprofiel te krijgen, met dezelfde taludlijnen en posities van tussensteunpunten.
- Ten oosten van knooppunt Ressen is recent een

fietstunnel aangelegd voor de snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad). Daarbij is al

voorgesorteerd op de aanpassing van de A15.

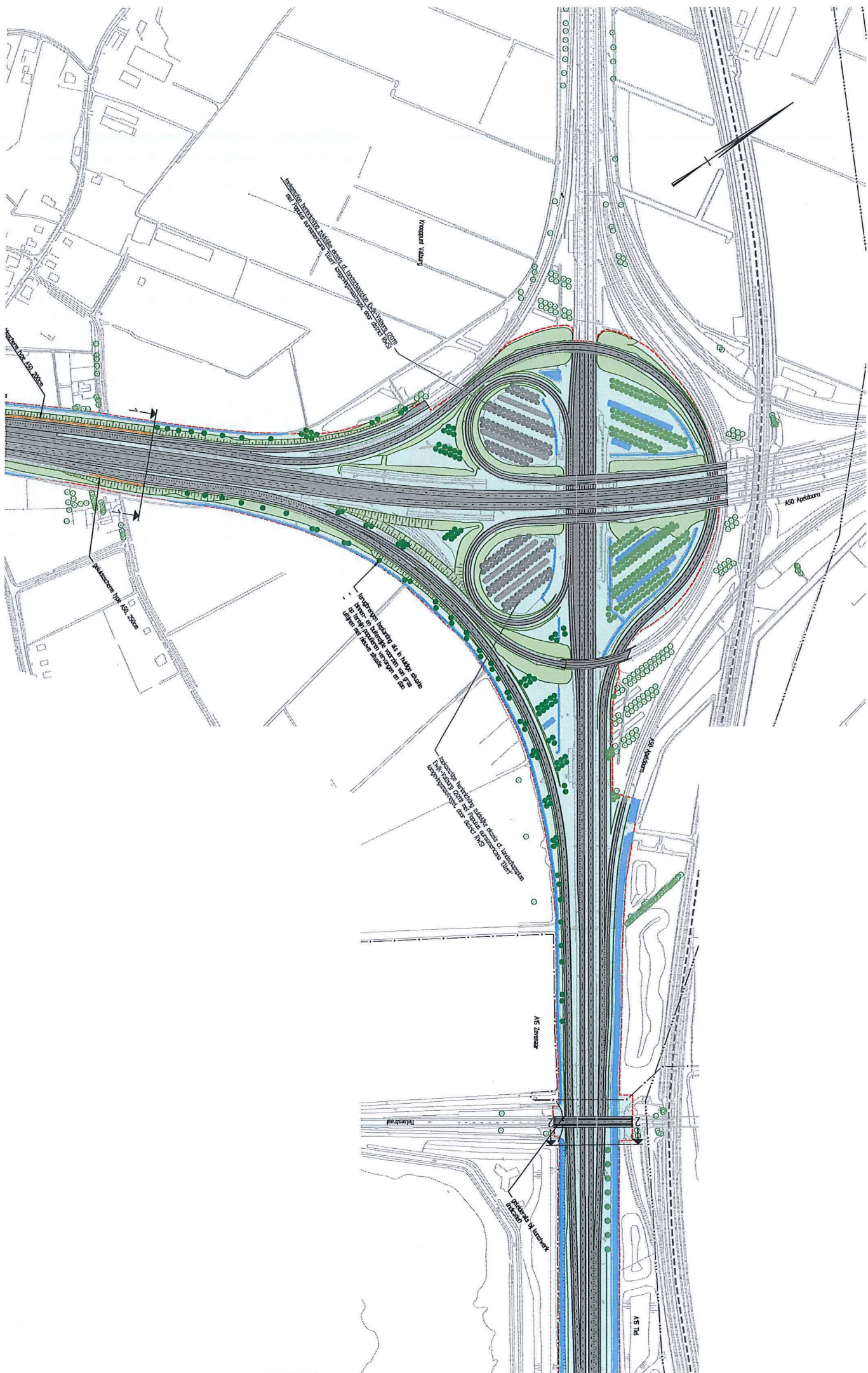
De fietstunnel dient na aanpassing hetzelfde doorgangsprofiel te hebben als de bestaande tunnel en dezelfde wandafwerking, met aandacht voor sociale veiligheid en daglichttoetreding tussen de dekken.

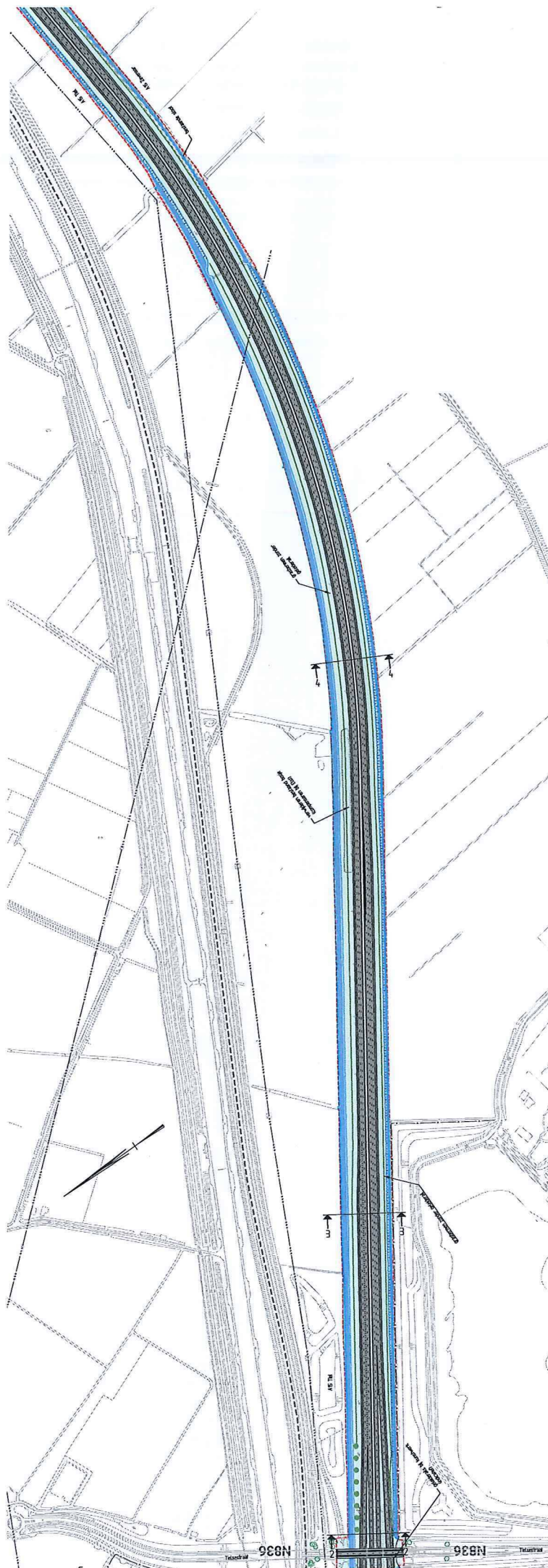
WHAT

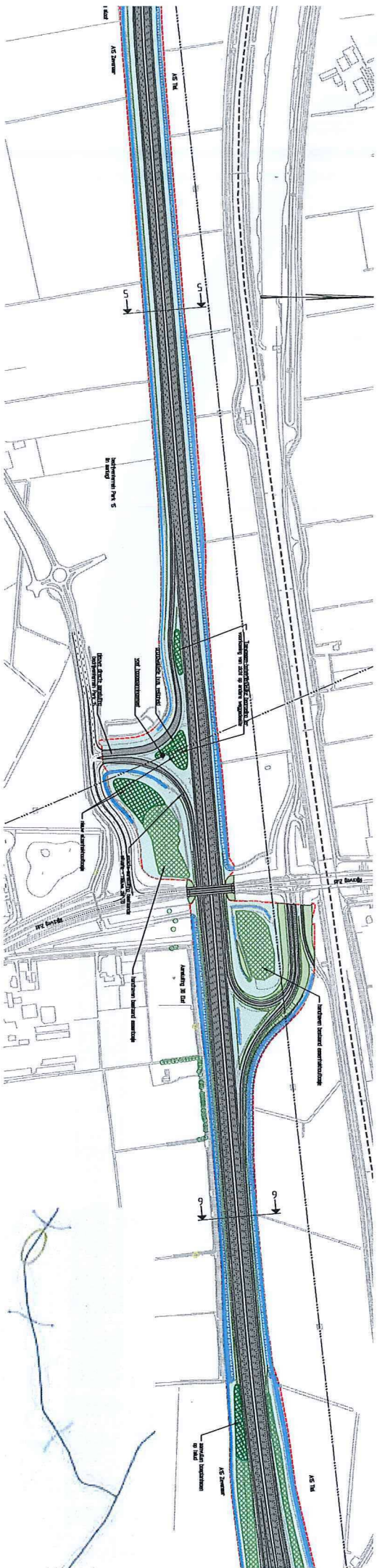
- Bij wijziging van de taluds in de viaducten van de Tielsestraat (N836) en Rijksweg Zuid, dient de aanpassing te bestaan uit het steiler opzetten van de gehele taludlijn onder het dek, niet slechts het aanpassen van een gedeelte daarvan.
- De basis voor de vormgeving van de fietstunnel is het door Movares opgestelde vormgevingsdocument (04-04-2012 versie 1.0). Deze visie dient echter zodanig doorvertaald te worden dat de randelementen, leuningen,

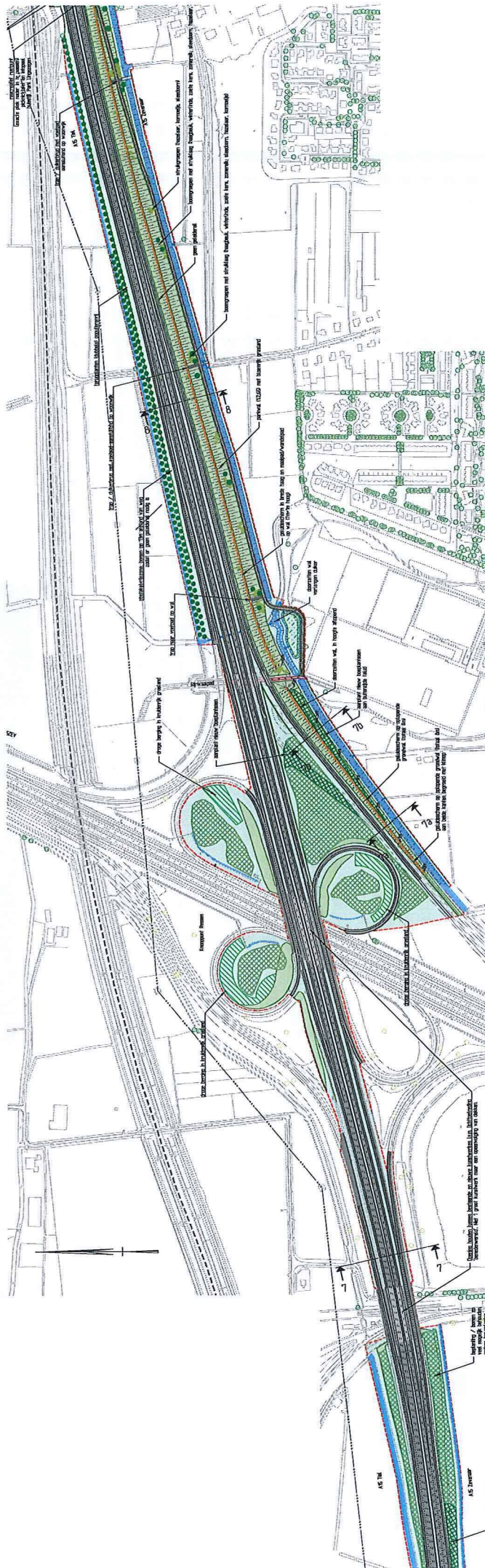
voertuigkeringen en technische voorzieningen leiden tot een beeldkwaliteit die aansluit bij de architectonische vormgeving van Via15. Dit geldt met name voor het beeld vanaf de snelweg (geen voertuigkering met barriërs) en de daglichttoetreding in de tunnel.

- Langs de nieuwe verbingsboog aan de zuidzijde in knooppunt Ressen dient de geluidsafscherming te bestaan uit een verticaal scherm van 8 m, dat geleidelijk plaatsmaakt voor een oplopende grondwal (oplopend naar 7 m met daarop een muurtje van 1 m. Het geluidsscherm bij de start van de grondwal in knooppunt Ressen dient aan beide zijden met klimop begroeid te worden. Aan de omgevingszijde dient, waar de ruimte dit toelaat, aanvullend een beplanting te komen in de vorm van een houtsingel van bosplantsoen (inheems).
- Voor eisen aan de nieuwe fietsbrug over de Bemmelse Zeeg: zie hoofdstuk 8.









4.3 Geluidswal bij Bemmel en viaduct De Plak

Tussen knooppunt Ressen en de aansluiting met de N839 bij Bemmel komt aan de zuidzijde van de A15 een geluidswal. De wal is aan de omgevingszijde onderdeel van Park Lingezegen. Op de wal komt een wandelpad met toeleidende paden naar het gebied buiten de projectgrenzen. Aan de omgevingszijde komt ook snelfietsroute F15, die een onderdoorgang krijgt bij De Plak en aansluit op nog aan te leggen fietspaden.

WHY

De ontwerpogave voor de geluidswal is het realiseren van een landschappelijk beeld, in samenhang met de snelfietsroute F15 aan de zuidzijde van de wal en de plannen van Park Lingezegen.

HOW

Aan de omgevingszijde van de wal voorziet Park Lingezegen een glooiend landschap tussen het Rijnwaalpad en De Plak. De positionering van de snelfietsroute en de watergangen onderlangs de wal dient hierop afgestemd te worden. Op andere plekken ligt de snelfietsroute langs de teen van de grondwal gecombineerd met het schouwpad langs de watergang. Bij De Plak komen een aantal elementen samen: de geluidswal, een onderdoorgang in de snelfietsroute, een plaatselijke onderbreking van de geluidswal met een scherm en de verbreding (of vervanging) van het viaduct. Het doel is hier een samenhangend ontwerp waarin de beleving op ooghoogte vanaf de snelweg, vanaf het fietspad en vanaf De Plak leidend is. Een ontwerp dat is afgestemd op afspraken met de bewoners van de woning direct achter het geluidsscherm. De start en beëindiging van de geluidswering dient aan te sluiten op de lokale situatie

zodat het geheel leidt tot een integrale, samenhangende beeldkwaliteit.

WHAT

- De geluidswal bij Bemmel dient te zijn uitgevoerd als 7 m hoge grondwal, met daarop een 1 m hoog muurtje. De helling en afronding van de grondwal aan de snelwegzijde dient zodanig te zijn dat de wal geldt als een obstakelvrije zijberm. Het 1 m hoge muurtje dient niet alleen als geluidswering, maar ook als afscherming van de snelweg. Om de ontoegankelijkheid te versterken zonder afbreuk te doen aan het uitzicht, dient aan weerszijden van het muurtje een beukenhaag te worden geplant uit meerdere rijen. Langs het muurtje dient aan de omgevingszijde een struinpada te worden aangelegd, dat op een aantal plekken naar beneden wordt geleid (zie ook Landschapsplan VIA15)
- In de ontwerpuitwerking voor de snelfietsroute en de grondwal dient rekening gehouden te worden met het door Park Lingezegen beoogde glooiende landschap aan de omgevingszijde.
- De kruising van het RijnWaalpad met de geluidswal dient uitgevoerd te worden door middel van een plaatselijke afschuining en onderbreking van de wal, zonder aanvullend geluidsscherm. Een scherm is hier geluidstechnisch niet nodig en onwenselijk in relatie tot sociale veiligheid. De afschuining van de wal dient een helling te hebben van 1:3.
- Bij De Plak wordt de grondwal onderbroken door een 8 m hoog geluidsscherm. Dit scherm dient op architectonisch samenhangende wijze een eenheid te vormen met aanpassingen aan het (bestaande en/of nieuwe) viaduct over de A15, de toekomstige snelfietsroute en de ruimtelijke kwaliteit aan omgevingszijde. Daarbij dient

een afweging gemaakt te worden tussen gesloten en transparante schermdelen op basis van het effect hiervan op de ruimtelijke kwaliteit op deze plek.

- Het dwarsprofiel van de kruising van de A15 in De Plak dient te bestaan uit vrijliggende fietspaden aan weerszijden van het bestaande viaduct, met aan de westzijde een ruiterpad. Ruikers en wandelaars dienen vanaf de aanlanding van het viaduct aan de zuidzijde direct de grondwal ten westen van de Plak te kunnen betreden.
- Het 8 m hoge geluidsscherm langs de A15 nabij viaduct De Plak dient zowel aan de omgevingszijde als aan de snelwegzijde te worden voorzien van een begroeiing uit een mix van klimop en kleurrijkere soorten die passen bij een boeren erf (in afstemming met Park Lingezegen), zoals wilde wingerd, kamperfoelie, clematis en blauwe regen. Dit vergt portierlijke panelen als ondergrond voor de zelfhechtende soorten (klimop, wilde wingerd) en een hulpconstructie voor de rankende klimplanten (kamperfoelie, clematis en dergelijke).
- Tussen de toekomstige snelfietsroute en de woning direct achter het scherm dient een max 3 meter hoog scherm uit kokos te komen. Aan de fietspadzijde dient dit scherm begroeid te zijn met soorten die passen bij een boeren erf, zoals wilde wingerd, kamperfoelie, clematis en blauwe regen. Aan de bewonerszijde dient de begroeiing van het scherm afgestemd te zijn op afspraken met de bewoners van de woning.
- De fietsonderdoorgang dient recht in het verlengde te liggen van het fietspad / schouwpad langs de watergang ten westen van De Plak, in verband met doorzicht en sociale veiligheid. Voor overige eisen aan de onderdoorgangen in de snelfietsroute F15: zie hoofdstuk 8.

4.4 Aansluiting Bommel (N839) en fietstunnels

Bij Bommel komt een nieuwe aansluiting en wordt de Van Elkweg / Karstraat (N839) op een nieuw viaduct over de A15 gelegd. Langs de N839 ligt een fietsroute waarvan veel scholieren gebruik maken. Deze wordt via een serie onderdoorgangen onder de Betuweroute en onder de toerit, hoofdrijbaan en afrit van de A15 geleid. De fietsroute sluit met een fietsrotonde aan op snelfietsroute F15. De snelfietsroute kruist de N839 via een nieuwe onderdoorgang. Deze onderdoorgang is bedoeld voor het **instandhouden** van de fietsverbinding tussen de Karstraat en de Baalsestraat en wordt tevens gebruikt voor F15.

WHY

De belangrijkste opgave op deze locatie is een **samenhangend ontwerp** voor het nieuwe viaduct over de A15, de **grondlichamen** en de **fietsroutes**. Een ontwerp dat in **ruimtelijke beleving** naadloos aansluit op het ontwerp voor de reconstructie van de N839 dat door de Provincie wordt gerealiseerd op basis van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Gekozen is voor het kruisen van de A15 onderlangs, met een opeenvolging van tunnels in de fietsroute parallel aan de N839.

Voorkomen moet worden dat de passage hiervan *unheimisch* voelt. Een belangrijk element daarin is de architectonische vormgeving van de onderdoorgangen en de (on)toegankelijkheid van de binnenlussen. De wereld van de snelweg en die van de **fietser** dient hier zo veel mogelijk uit elkaar gehouden te worden, terwijl vanaf de N839 juist zicht dient te zijn op de fietsroute ten behoeve van sociale veiligheid.

HOW

- De route onderlangs de **Betuweroute** en A15 dient

sociaal veilig en aantrekkelijk te zijn, waarbij vanuit het diepste punt **zoveel mogelijk** de beide uiteinden van de passage te zien zijn en de plafonds van de onderdoorgangen onder de toe- en afrit van de A15 hoger worden gelegd dan het technisch vereiste profiel van vrije ruimte. De reeks fietsonderdoorgangen dient één continu doorgangsprofiel te hebben met een **eenduidige** materialisering.

- De wandafwerking en kleur asfalt van de **fietstunnels** parallel aan de N839 dient onderscheidbaar anders te zijn dan die van de **tunnel** in de F15 onder de N839.
- Het nieuwe viaduct dient ontworpen te worden als een telg uit de vormgevingsfamilie van nieuwe viaducten over de A15, waarbij de binnenlussen worden ingericht met een herkenbare boomsoort die refereert aan fruitbomenplantages. Langs het bestaande deel van de Karstraat, dat onderdeel wordt van F15, worden de bestaande bomen gehandhaafd. Ten oosten van de N839 worden de F15 en de sloot daarlangs zo dicht mogelijk langs de zuidelijke projectgrens aangelegd. De noordelijke oever dient een inrichting te krijgen die goed aansluit bij de ecologische oever langs de Linge.

- Ten behoeve van **sociale veiligheid** en oriëntatie dient **vanaf** de fietsrotonde **voldoende** doorgang te zijn door de fietsonderdoorgang en **voldoende zichtbaarheid** **vanaf** de kruising **Baalsestraat**.

WHAT

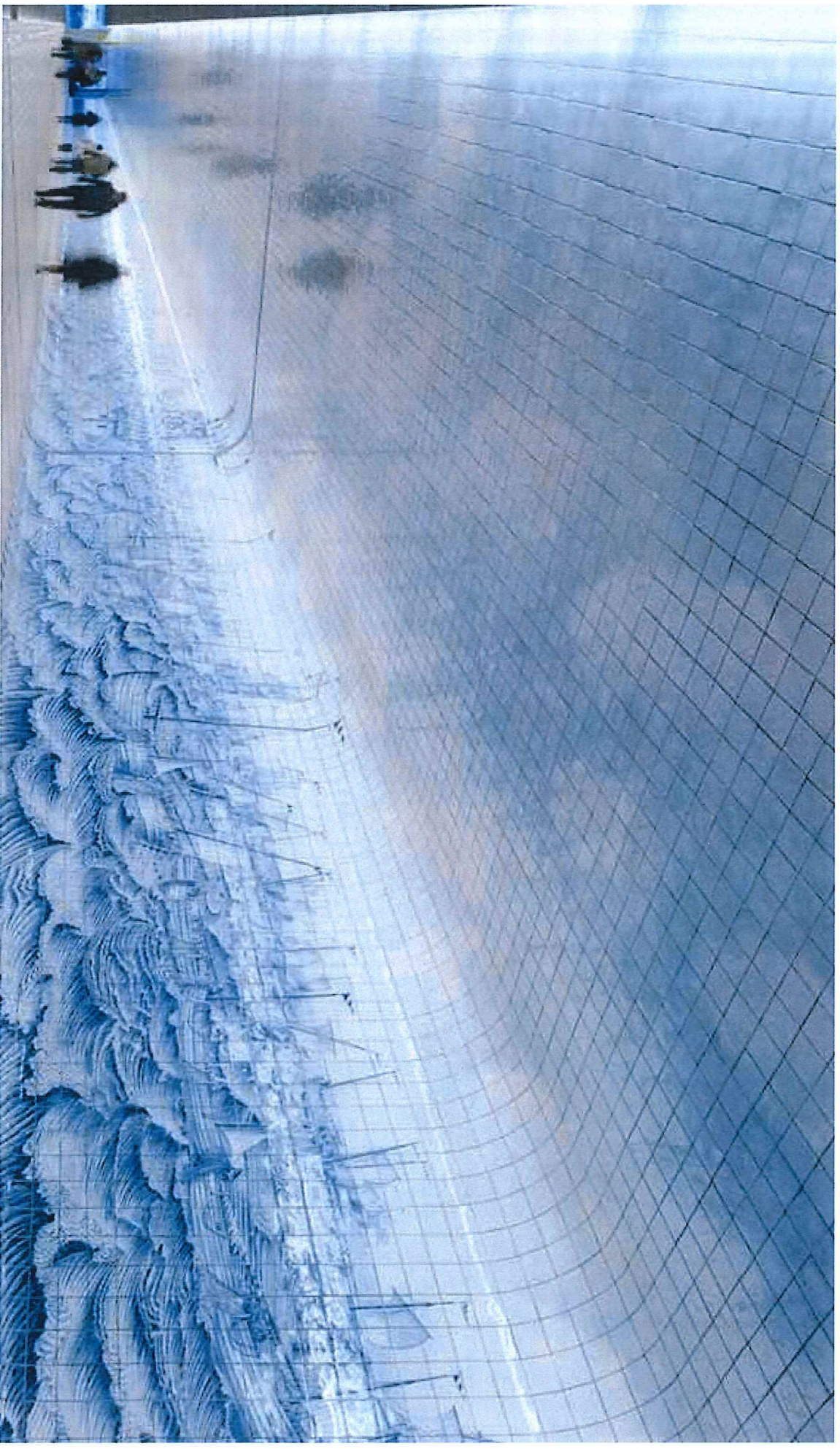
- De gehele fietsonderdoorgang langs de N839, zowel de **fietstunnels** zelf als de **tussengelegen delen**, dient achterover hellende wanden te hebben **onder een hoek van 15 graden**. De tunnels dienen een gebogen overgang te hebben tussen de wand en het vlakke plafond met een **straal $R = 0,7$ m**. Als referentie

geldt de fietstunnel in de snelfietsroute F325 onder de Bommelseweg (zie hoofdstuk 8), maar dan met inbouwverlichting in plaats van **opbouw**.
- De wanden van de tunnels en tussengelegen delen dienen in hetzelfde vlak te liggen en uitgevoerd te worden zonder leuning. De wand zelf dient **voldoende** doorvalbeveiliging te bieden, waarbij de hoogte van de wand ten opzichte van maaiveld **is** beperkt door het maaiveld achter de wand plaatselijk te verlagen.
- Ten behoeve van extra doorgang dient het doorgangsprofiel van de fietstunnels onder de toe- en afrit van de A15 in de as van het fietspad minimaal 1,5 m hoger te liggen dan het verkeerskundig vereiste profiel van vrije ruimte.

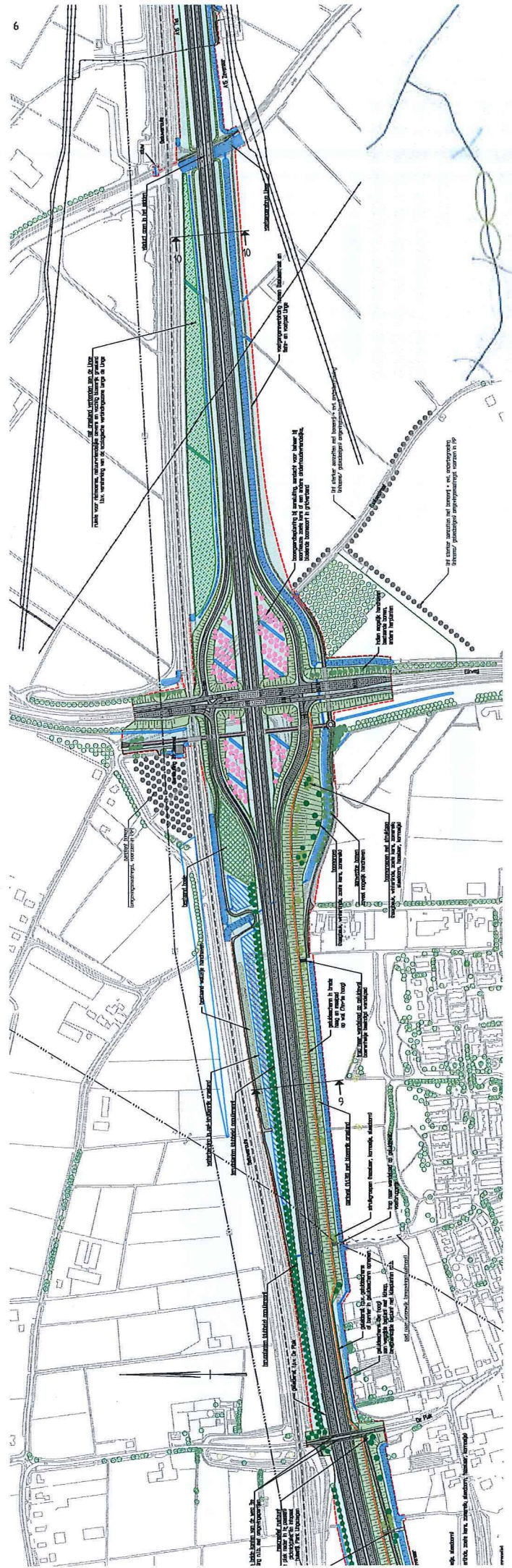
- De wandafwerking van de onderdoorgang dient te bestaan uit een goed reinigbare, graffiti ontmoeidigende afwerking in ofwel betonnen elementen met een specifiek voor deze plek ontworpen bekingspatroon (geen catalogusmat) ofwel een wandafwerking uit tegels 10x10 cm met een specifiek voor deze plek ontworpen tegelmozaïek. De keuze van het patroon of mozaïek dient te worden gemaakt in samenspraak met **de commissie ruimtelijke kwaliteit (CRK VIA15)**.

- Kabels en leidingen mogen niet in het zicht zijn. Een eventuele pompput en bijbehorende kasten dienen zo gepositioneerd te zijn dat deze zo goed als onzichtbaar zijn vanuit zowel het fietspad als de snelweg.
- De binnenlussen dienen te worden beplant met zoete kers.

(De fietstunnel in de snelfietsroute is gespecificeerd in hoofdstuk 8)



Voorbeeld van een tegelmozaïek:
voetgangers- en fietstunnel onder Centraal Station
Amsterdam



Kaartbeeld uit Landschapsplan VIA15
 NB: Het tracé van de snelfietsroute F15 is op deze kaart
 onvolledig en de kruising van de F15 met de Linge
 ontbreekt.

4.5 Brug over de Linge en viaduct over de Kampsestraat

Tussen Bommel en buurtschap Boerenhoek ligt de A15 gebundeld met de Betuweroute en kruist een karakteristiek, open komgebied in het rivierlandschap. In dit gebied stroomt de Linge. Bij de kruising van de A15 met de Linge komen meerdere ontwerpogaven bij elkaar: de kruising van de snelweg met de Linge, de kruising van het snelfietspad met de Linge en kruising van een langzaam verkeersroute en ecopassage onderlangs de **Betuweroute** en A15. Dit 'Lingepad' is een belangrijke recreatieve verbinding in Park Lingezegen, parallel aan de Linge. Even verderop kruist de A15 de Kampsestraat. Deze **kruist nu al onderlangs** de Betuweroute.

WHY

In het ontwerp van zowel de brug in de A15 over de Linge als het viaduct over de Kampsestraat is de ontwerpogave groter dan alleen het kunstwerk in de A15: op beide locaties is sprake van het doortrekken van een bestaande onderdoorgang onder de Betuweroute. Dit vereist extra aandacht voor sociale veiligheid en de ruimtelijke beleving van de passage onderlangs, met als doel een samenhangend geheel.

HOW

- Het Lingepad dient aan de oostzijde van de Linge de A15 te passeren, de ecologische passage aan de westzijde van de Linge. Dit voorkomt dat de ruimtelijke kwaliteit van de fietsverbinding onderlangs de A15 en de functionaliteit van de ecologische passage elkaar in de weg zitten.
- Onder de brug **in de Betuweroute** ligt het Lingepad deels in een betonnen constructie. Door **het toevoegen van de brug in de A15** wordt deze verdiepte ligging substantieel langer. Dit mag niet leiden tot vermindering van het gevoel van sociale veiligheid en een verslechtering van de functionaliteit (geen stelliere hellingen) en **verslechtering van de ruimtelijke beleving** vanaf het fietspad.
- Zowel de onderdoorgang onder de brug in de **A15 over de Linge** als de **nieuwe onderdoorgang** in de Kampsestraat dienen qua **doorgangsprofiel**, materialisering en doorzicht een voortzetting te zijn van de aansluitende onderdoorgangen onder de Betuweroute.

WHAT

- Zowel de brug over de Linge als het viaduct over de Kampsestraat dienen te worden uitgevoerd conform de eisen aan 'Nieuwe viaducten in de A15' zoals vermeld **eerder in dit EPvE**.
- De bestaande spoorbrug rust op twee **rijen kolommen**, die in het water langs de oevers van de Linge staan. Onder de A15 brug over de Linge zijn alleen ronde **kolommen toegestaan, die in één lijn staan** met de steunpunten onder de Betuweroute. 
- De brug in de A15 over de Linge dient te worden voorzien van twee gescheiden dekken met daartussen een **daglichtopening van minimaal 3 m.**
- De keerwand van de betonnen bak in **het Lingepad** dient aan de oostzijde schuin achterover te hellen ten behoeve van de ruimtelijke beleving van de onderdoorgang.
- De **snelfietsroute F15** dient voorrang te krijgen op het Lingepad, waarbij de situatie ruimtelijk ook als zodanig **aanvoelt**.
- Voor **specificaties van de fietsbrug in het snelfietspad F15** over de Linge: zie hoofdstuk 8.

5. Deelgebied 2: de A15 als een complex van bruggen

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpogave

De Brug

Een van de majeure ontwerpogaven in V1A15 is de kruising van natuurgebied de Gelderse Poort en het Pannerdensch kanaal. Deze ontwerpogave omvat meer dan alleen de brug over de vaargeul: het kunstwerk start al in het open komlandschap van de Linge, ter hoogte van de kruising van de A15 over de Betuweroute. Daar stijgt de A15 tot boven maaiveld, kruist de oeverwal met de Lodderhoeksestraat (N838), buurtschap Boerenhoek en de Rijndijk. Het brugdek ligt hier vrijwel op de kruin van de dijk en in de uiterwaarden scheert de brug op korte afstand langs een steenfabriek. De aanlanding aan de Liemerse zijde raakt buurtschap Den Oldenhoek bij Loo. Naast het tracé van de A15, biedt de brug plaats aan snelfietsroute F15.

WHY

Het Pannerdensch kanaal maakt deel uit van de Gelderse Poort: een rivierlandschap met geulen, uiterwaarden en oude rijnstrangen. Het gebied heeft naast landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten een hoge natuurwaarde (Natura 2000). Met de overbrugging hiervan wordt op de schaal van Nederland een betekenisvolle rivierkruising toegevoegd. De brug dient een kunstwerk te zijn dat de overbrugging van het complete rivierlandschap markeert, niet slechts de kruising van de vaargeul. Een brug die recht doet aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk. Een brug die niet schreeuwt om aandacht, maar wel een eigen identiteit en expressie heeft. Een toonbeeld van verfijnde architectuur, innovatie, duurzaamheid en moderne bouwtechniek, in dienst van de landschappelijke en kwetsbare omgeving en de beleving van het rivierlandschap. Onderdeel van de ontwerpogave is het voorkomen van versterking door verlichting.

HOW

In het Landschapsplan zijn ontwerpuitgangspunten meegegeven voor 'de brug'. In het EPvE wordt gesproken over 'brugcomplex', waarmee wordt bedoeld: het gehele kunstwerk dat start vanaf het landhoofd bij de kruising met de Betuweroute tot en met de aanlanding op de Kandiadijk. De ontwerpuitgangspunten voor dit brugcomplex zijn:

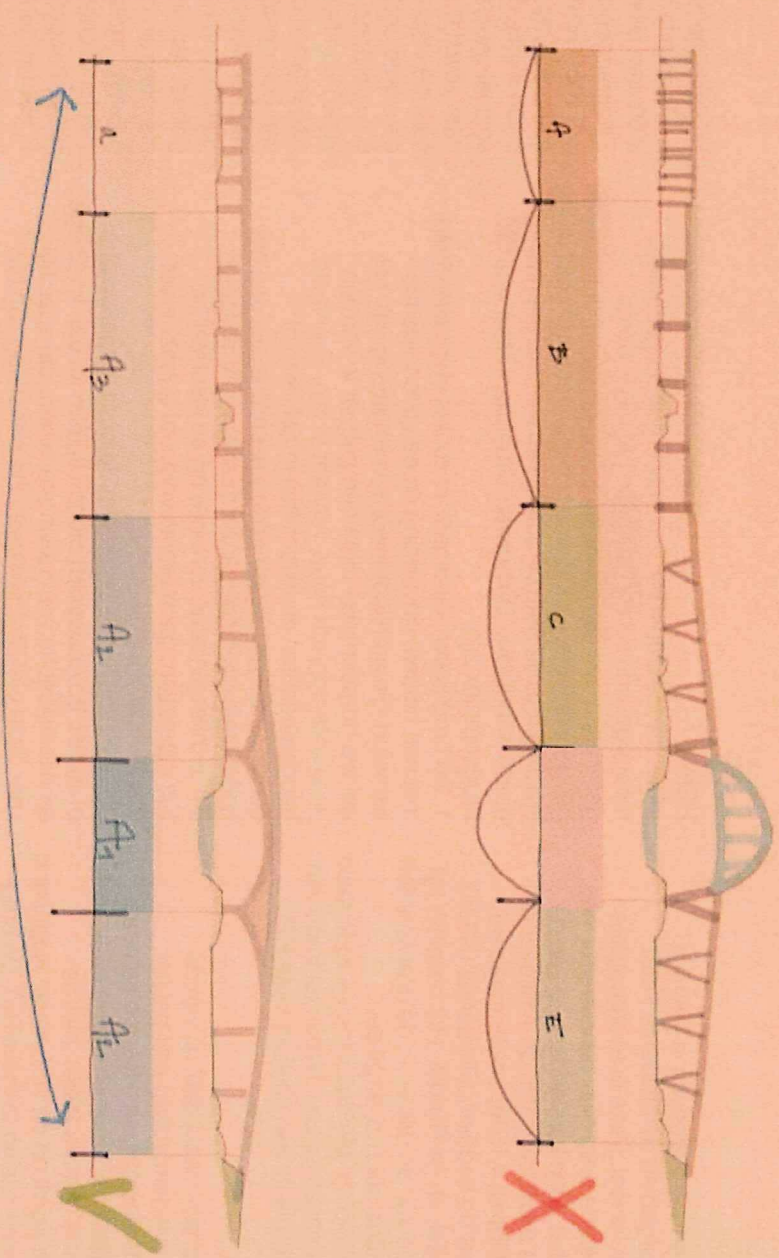
1. De brug is een 'landmark' in schaal en gestrektheid, met een heldere lijnvorming en een overtuigende eenvoud. De architectonische vormgeving van het gehele brugcomplex dient één gebaar te vormen en architectonisch nauw verwant te zijn. Eventuele hoogteaccenten en verschillen in dekdikte of constructiewijze dienen ondergeschikt te zijn aan het horizontale hoofdgebaar en daaruit voort te vloeien. De architectonische vormgeving en kleurstelling zijn ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur.

2. De verschillende lagen van de brug (onderwereld, brugdek, bovenwereld) dienen samen tot één krachtige architectonische vormgeving te leiden, die specifiek voor deze plek is ontworpen. De beperking van het aantal pijlers en de ritmiek en afgeronde geometrie daarvan dragen bij aan een transparant en rustig beeld onder het brugcomplex, in een vormtaal die past bij een rivierlandschap. Verschillen in functionaliteit, uitvoeringstechniek, dekdikte, afstanden tussen pijlers enzovoorts dienen ondergeschikt te zijn aan het totaalbeeld.

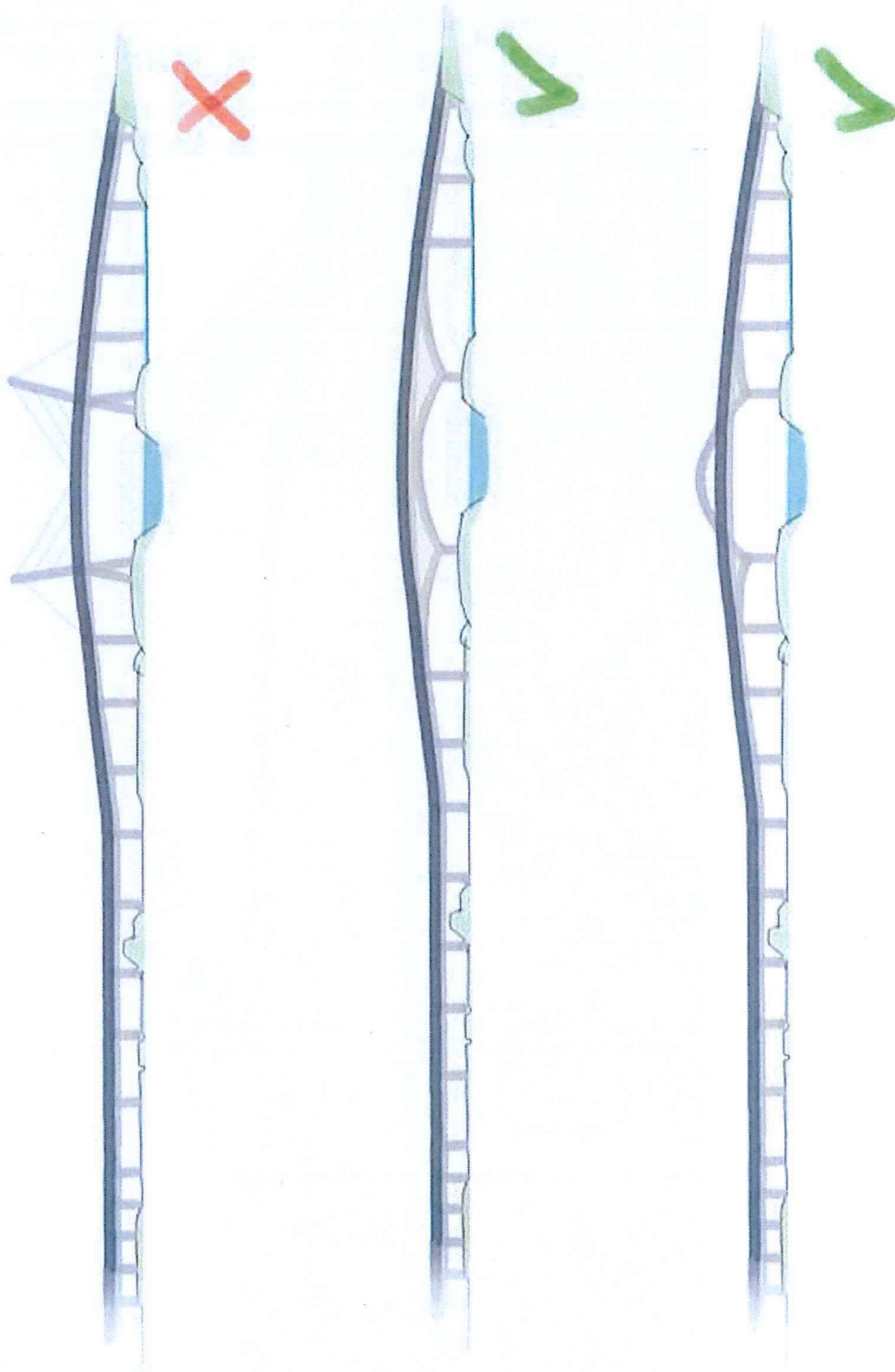
3. Het rivierlandschap dient vanaf de brug goed zichtbaar en beleefbaar te zijn. Dit vergt speciale aandacht op het vlak van bijvoorbeeld voertuigkruising, doorvalbeveiliging, anti-verblindende en het ontwerp van geluidsafscherming om het zicht op het rivierlandschap

bij passage niet te blokkeren.

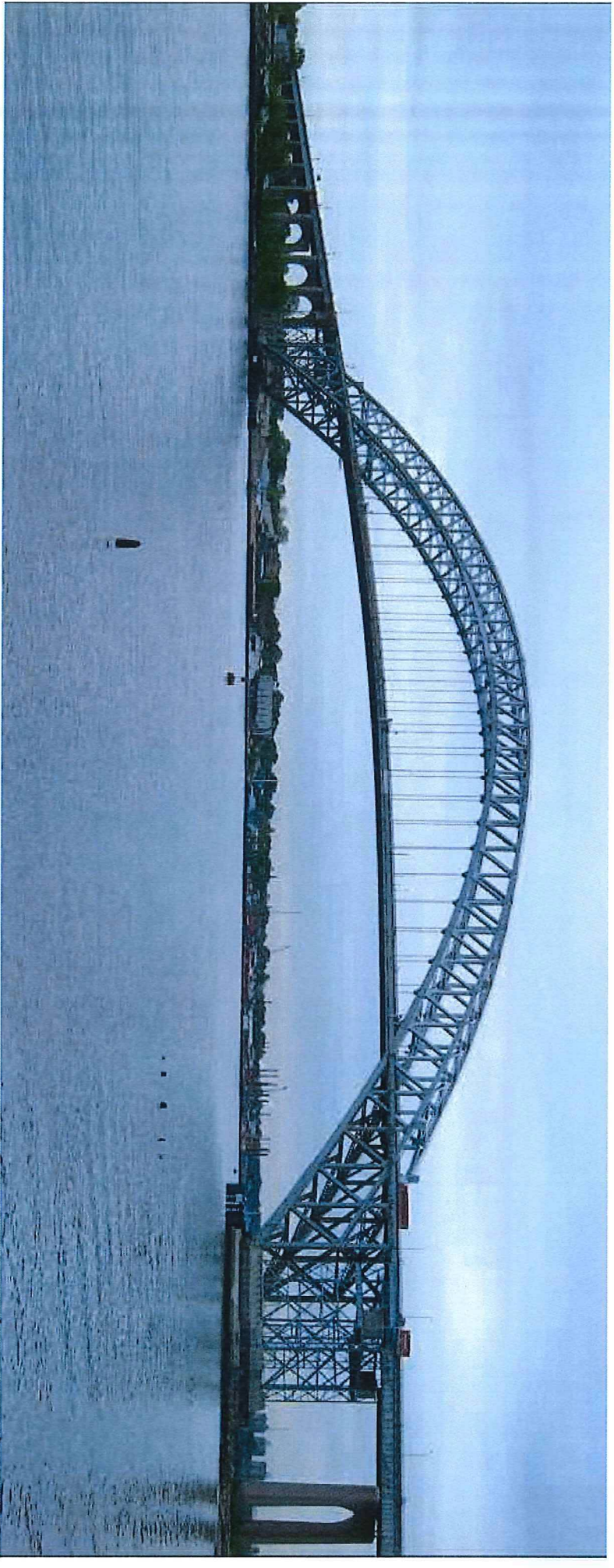
4. De architectonische vormgeving van de brug dient een relatie te leggen met de natuur van het Rijnstrangengebied: de brug dient echt ontworpen te zijn voor deze plek. Een toonbeeld van duurzaamheid en hedendaagse techniek.
5. De ruimte onder de brug dient licht, overzichtelijk en sociaal veilig te zijn. Hiertoe dient aandacht uit te gaan naar zowel het ontwerp van bouwkundige elementen als naar de inrichting, de functionaliteit en het beheer van de ruimte onder de brug.
6. In verband met kwetsbare natuurwaarden (Natura 2000) is in het Tracébesluit als mitigerende maatregel opgenomen dat de brug onverlicht is en wordt voorzien van een opstaande rand tegen lichtverstoring door verkeer. Tegelijkertijd is zicht over het rivierlandschap gewenst. In het dwars- en lengteprofiel dient het geheel van uitzicht en licht- en geluidsafscherming als integrale ontwerpogave te zijn uitgewerkt. Deze ontwerpindienten mogen niet ogen als een optelling van functionele eisen, maar dienen te leiden tot een samenhangend vormgegeven geheel.
7. Het brugontwerp dient een relatie te leggen met 'meekoppelende belangen', met name recreatieve behoeften. Het snelfietspad dient deel uit te maken van het architectonisch vormgevingsconcept van de brug als geheel, waarbij het fietspad zich architectonisch verzelfstandigt van het brugdek voor het wegverkeer en het kunstwerk een eigen expressie geeft. De aanlanding en tractering van de snelfietsroute dienen op ontspannen wijze opgenomen te zijn in het landschap, niet als een hard civieltechnisch grondlichaam. De aan de route gekoppelde rustpunten nabij de Rijndijk en Kandiadijk dienen een prettige verblijfskwaliteit te bieden.



Een onderbouw die geen optelling is van verschillende
 architectonische principes, maar één samenhangend
 architectonisch concept vormt, waarbinnen variaties
 mogelijk zijn in overspanningslengte en uitvoeringswijze.



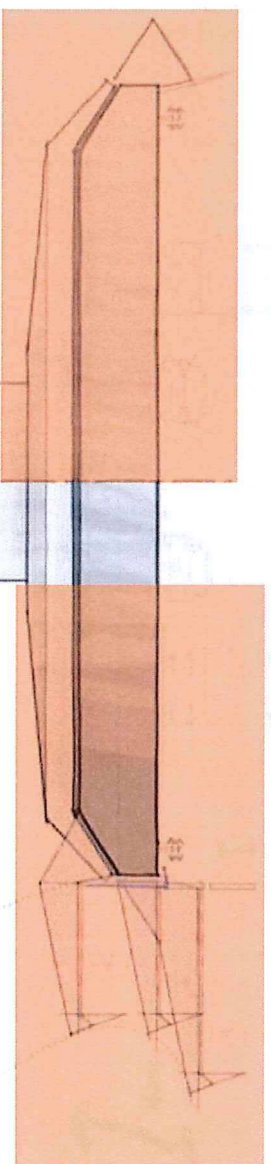
Het brugcomplex dient één samenhangend architectonisch concept te vormen, waarin eventuele hoogteaccenten ondergeschikt zijn aan het horizontale gebaar.



Voorbeeld van een brug waarvan de draagconstructie ondergeschikt is aan het horizontale gebaar: de Bayonne bridge (New York).

Voorbeeld van een brug waarvan de draagconstructie ondergeschikt is aan het horizontale gebaar: de Hanzebrug (Zwolle).





WHAT

De brug in lengterichting: één gebaar

- Vanaf het stijgen van de A15 nabij de kruising met de Betuweroute tot en met de aanlanding bij de Kandiadijk dient sprake te zijn van één doorgaand kunstwerk: het brugcomplex. Ondanks verschillen in de functionele randvoorwaarden van zowel de onderwereld, het brugdek, als de bovenwereld dient de architectonische vormgeving over de gehele lengte één samenhangend, doorgaand beeld op te leveren. Verschillen in pijlerafstanden en dekkdikte dienen op vloeiende wijze in elkaar overlopen. Over de gehele lengte dient het brugcomplex één doorgaande randdetailering te hebben, waarbij verschillen in dikte, hoogte en functionaliteit van randelementen, leuningen en geluidsafscherming in zowel langsrichting als dwarsrichting vloeiende lijnen volgen, zonder abrupte overgangen.
- Het verticaal alignement van het brugcomplex dient het hoogste punt te bereiken boven het Pannerdensch kanaal en van daaruit continu te dalen.
- Voor het gehele brugcomplex geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones: een onderste zone met lichtgrijze elementen (pijlers, onderzijde

dek, bestrating landhoofden), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen) en een zone met lichtgrijze elementen (geleiderails, leuningen, stijlen geluidsschermen).

- Leuningen en stijlen van geluidsschermen dienen te bestaan uit een onder- en bovenregel met daartussen alleen verticale elementen uit gecoat staal.

Dwarsprofiel: a-symmetrisch

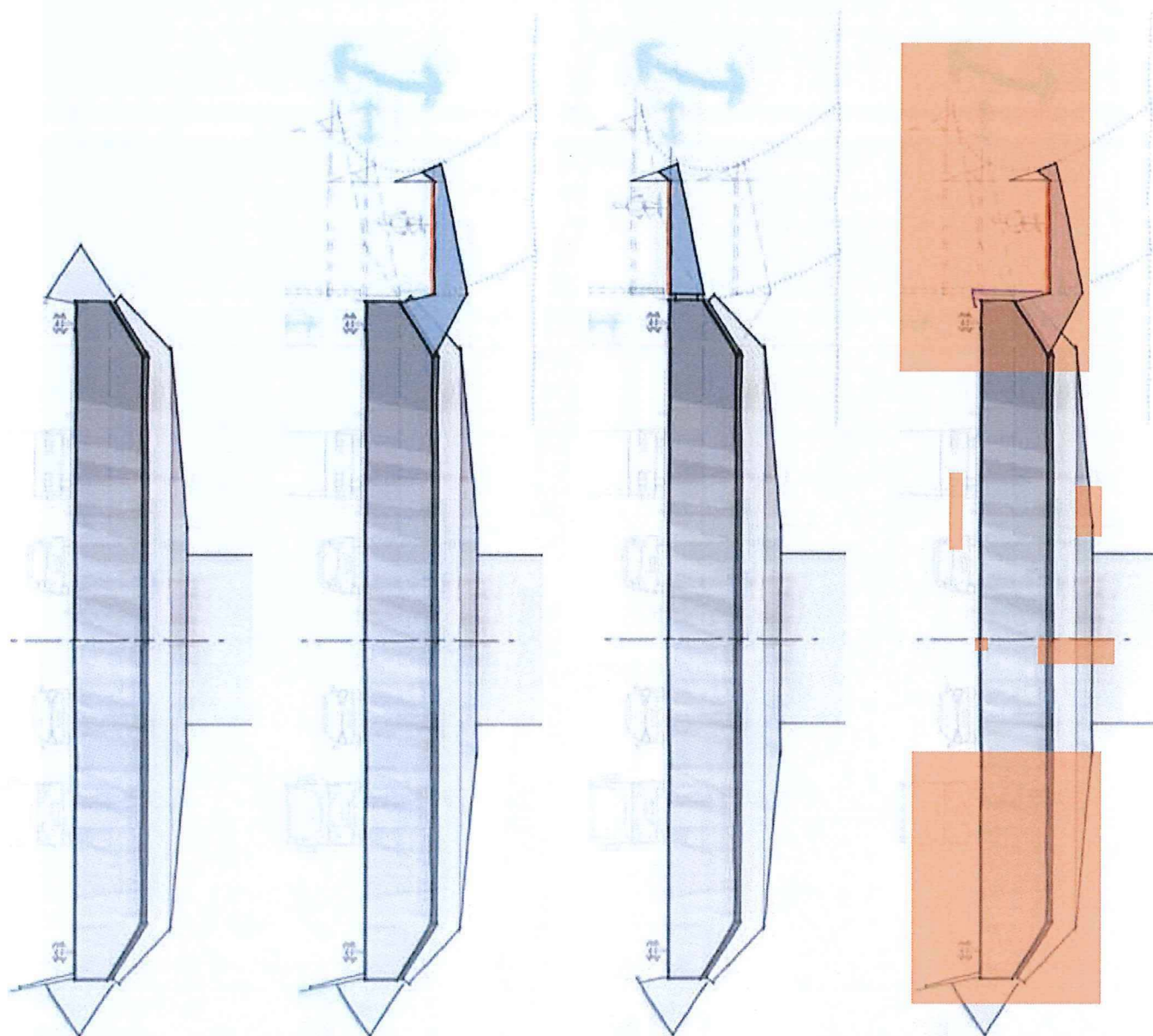
- Gemeten vanaf het wegdek dient de onderste circa 1,0 m van de rand over de gehele lengte van het brugcomplex gesloten te zijn om lichtverstrooiing door koplampen tegen te gaan.
- De geluidsafscherming dient vanaf circa 1,0 m boven het wegdek transparant te zijn over de volledige hoogte en daarmee zicht te bieden op het rivierlandschap. De constructie van het scherm dient te bestaan uit alleen verticale stijlen (geen horizontale regels) met een h.o.h. maat van maximaal 2,0 m om de verticaliteit van het scherm te benadrukken. Het glas dient circa 20 cm door te steken tot voorbij de stijlen. In het ontwerp dient garantie te bestaan op een ongehinderd doorzicht dankzij een voldoende regelmatige reiniging (minimaal 1x per jaar).
- De brugrand en doorvalbeveiliging dienen één

vlak te vormen en een afschuining te hebben die de constructieve dimensies verzacht: een afgeschuind bovenvlak en een afgeschuind ondervlak met een knik of afronding op de overgang daartussen.

- Scheepvaartbebording en -signalering en naamgeving dienen integraal deel uit te maken van het ontwerp van de brugrand, niet slechts te zijn 'toegevoegd'.
- Voor het gehele brugcomplex geldt dat kabels en leidingen niet zichtbaar mogen zijn (geldt ook voor hemelwaterafvoerleidingen).

Snelfietsroute op de brug

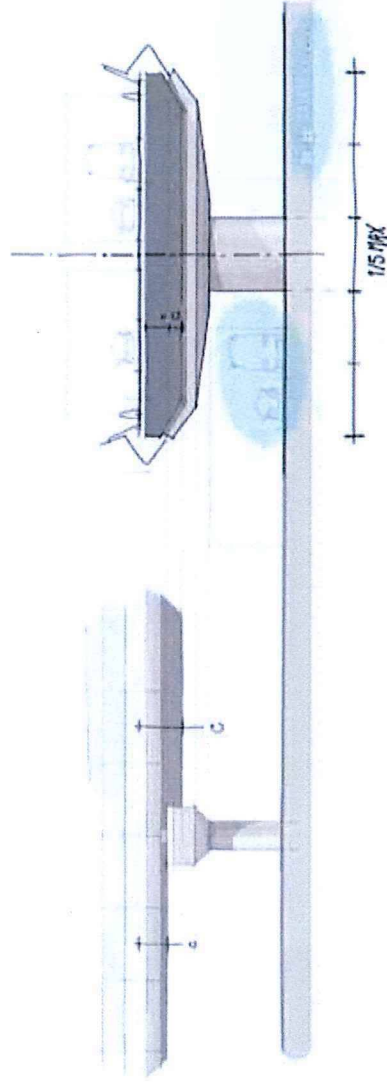
- Parallel aan het brugdek in de A15 komt de snelfietsroute. Vanaf deze route dient het rivierlandschap beleefd te kunnen worden zonder hinderlijke verstoring door verkeersgeluid, rijwind, licht van koplampen en opspattend vuil, pekel of hemelwater. Omgekeerd dient het wegverkeer geen last te hebben van verbinding door de verlichting van fietsers en brommers.
- Het tracé van de snelfietsroute dient in nauwe samenhang met het brugontwerp en de aanlandingen te worden beschouwd, met als doel een 'fietsvriendelijke' route die bij de aanlandingen sneller daalt dan het alignement van de A15. Binnendijs dient het snelfietspad ontworpen te zijn als deel van het lowtech landschap en zich duidelijk los te maken van de



Een samenhangende reeks dwarsdoorsneden, waarin de snelfietsroute een eigen verticaal alignment volgt is ontworpen als onderdeel van de randdetailering van de brug



Referentie onderwereld: A5 Weststrandweg



Overgangen tussen verschillende dekkdikten, pijlerdikten, verbijding, profilering, randdetailering.

civiltechnische wereld van de snelweg.

- Boven de kruising met de vaargeul, op het hoogste punt van de brug en over een lengte van minimaal circa 50 m, dient het alignement van de snelfietsroute circa 1,0 m hoger te liggen dan het alignement van de A15, zodat de fietser uitzicht heeft over het rivierlandschap. Tussen de snelfietsroute en snelweg dient de leuning te bestaan uit verticale strips tussen een boven- en een onderregel. De strips dienen in langsricting te werken als anti-verblindingsvlak tussen fietspad en snelweg en als visuele afscherming (hoogteverres). Tegelijkertijd belemmeren verticale elementen in dwarsrichting het uitzicht nauwelijks (stroboscopisch effect). Vanuit het hoogste punt van de brug dienen het fietspad en de leuning over een lengte van minimaal 50 m vloeiend uit te wijken en daarmee het dwarsprofiel te verbreden met een meter. Hiermee ontstaat op het hoogste punt, waar mensen van nature geneigd zijn heel even halt te houden, een uitwijkmogelijkheid.

- Daar waar het snelfietspad langs de brug daalt, dient de zijkant van het brugdek te zijn voorzien van een afwerking in dezelfde architectonische taal en materialisering als de randdetailering van de brug (geen kaal beton).

Onderwereld en aanlandingen (algemeen)

- Als referentie voor de architectonische vormgeving van de pijlers geldt de ondersteuning van de Westrandweg A5 in Amsterdam (eveneens een 2x2 snelweg met vluchtstroken). Deze wordt per steunpunt ondersteund door één afgeronde schijf met een breedte van circa 1/5e van de breedte van de snelweg. Op de schijf ligt een in twee richtingen verbijdinge uitkraging, die in zijaanzicht de naad tussen twee opeenvolgende prefab liggers verhuult.

- Het brugcomplex dient tussen de kruising met de Betuweroute en de aanlanding op de Kandiadijk geheel uitgevoerd te zijn op pijlers. In de 'onderwereld' is sprake van deelgebieden met verschillende functionele eisen. Het deel vanaf de kruising met de Betuweroute tot aan de kruising met de Lodderhoeksestraat (N838) kent allerlei functionele beperkingen in de ondergrond. Het deel tussen de N838 en de Rijn dijk voert langs een buurtschap. Het deel tussen de Rijn dijk en aanlanding op de Kandiadijk maakt deel uit van het stroombed van de rivier. Ondanks deze functionele verschillen dient samenhang te worden gevonden in het ritme en de architectonische vormgeving van de pijlers.

- De beide aanlandingen bij de dijken zijn plekken waar veel lijnen en hoogteverschillen samenkomen. De

dijken zijn onderdeel van het grote rivierlandschap en dienen als continue structuren gerespecteerd te worden in het ontwerp. Bij de Rijn dijk dient het brugdek los te liggen van de kruin van de dijk, dus niet als landhoofd uitgevoerd te zijn, maar als brugdek waarvan de pijlers op enige afstand staan van de dijk. Het brugdek van de snelfietsroute F15 dient juist aan te sluiten op de kruin van de dijk, waarbij geanticipeerd wordt op toekomstige dijkverhoging.

- De pijlers dienen een architectonische vormgeving te hebben met afgeronde hoeken en vloeiende lijnen, passend bij een rivierlandschap. In de positionering en geometrie van de ondersteuningen dient een rustig ritme te worden gevonden en voldoende transparantie en doorzicht onder de brug door. Het geheel dient eruit te zien als één dragend element, niet als een zichtbare samenstelling van elementen.

- Een eventuele onderslagbalk dient geïntegreerd te zijn in de architectonische vormgeving van de pijler, met verbijdingen in zowel de langs- als dwarsrichting. Het beeld van een 'stapeling van prefab elementen' dient te worden voorkomen. In het zijaanzicht van het brugcomplex dient de onderslagbalk de naad tussen opeenvolgende liggers te verhullen. De fundering van de pijlers mag niet dominant zijn in het beeld.

vanaf maaiveld (niet uitsteken boven de grond), met uitzondering van de steunpunten aan weerszijden van de vaargeul.

- De onderzijde van het dek dient vlak en gesloten te zijn.

Aandachtspunten tussen kruising Betuweroute en Loderhoeksestraat

- Tussen Bemmelen en buurtschap Boerenhoek kruist de A15 onder een flauwe hoek de Betuweroute en de dienstweg daarlangs, een gasleiding en een hoogspanningstracé. Dit leidt tot beperkingen in de uitvoeringsmogelijkheden. De opgave is om hier een kunstwerk te maken dat samenhangend en regelmatig oogt en niet als een toevallig resultaat van functionele beperkingen. Het ontwerp dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld: een open pergola in plaats van een aanenschakeling van gesloten dekken. De ondersteuningen dienen architectonisch een afgeleide te vormen van de pijlers onder de rest van het brugcomplex.

- In de onderwereld tussen de kruising met de Betuweroute en de Loderhoeksestraat dient op overtuigende schaal een combinatie te worden gemaakt met ecologie en sociale veiligheid. Voorkomen dient te worden dat de onderwereld hier *unheimisch* voelt. De afscherming en (on)toegankelijkheid van de onderwereld dient op landschappelijke wijze te worden ontworpen, met oppervlaktewater als hoofdingrediënt.

Aandachtspunten tussen Loderhoeksestraat en Rijndijk

- Bij het buurtschap Boerenhoek kruist de A15 de Loderhoeksestraat (N838) en de Rijndijk. De onderwereld van de brug dient ook hier licht

en transparant te zijn. De opgave is hier om een onderwereld te maken waarin het kunstwerk, de snelfietsroute en een rustpunt daarvan op een samenhangende wijze deel uitmaken van de landschappelijke omgeving. Het gebied krijgt een landschappelijke inrichting die aansluit bij de verkavelingslijnen en inrichting in de omgeving, volgens een ontwerp dat samen met de omgeving wordt opgesteld (onder andere met omwonenden, gemeente Lingewaard en Stichting Landschapsbeheer Gelderland).

Aandachtspunten tussen Rijndijk en Kandiadijk

- Tussen de Rijndijk en de Kandiadijk ligt de brug in het stroomgebied van het Pannerdensch kanaal, met halverwege een overspanning van de vaargeul. De opgave is om ook hier een transparante onderwereld te maken, waarbij het ritme en de afmetingen van de pijlers leiden tot een aantrekkelijk, transparant beeld met voldoende zicht onder de brug door. Uitgangspunt is de toepassing van eenvoudige pijlers, met als referentie de Westrandweg A5, behalve bij de hoofdoverspanning over de vaargeul. Voor de pijlers van de hoofdoverspanning geldt dat geen sprake mag zijn van één doorgaande, gesloten schijf. De ondersteuning dient hier minimaal 50% transparant te zijn.

Aanlanding Kandiadijk

- Aan de noordzijde van het Pannerdensch kanaal landt de brug aan op de Kandiadijk. Het landhoofd dient te bestaan uit een schuin talud met een heiling van maximaal 1:2, bekleed met lichtgrijze keien met een glad oppervlak.

- Het bestaande fietspad hierop wordt door het

landhoofd van de brug doorsneden. De fietsroute wordt omgelegd via een nieuwe onderdoorgang, naast een weg die het bestaande dienstgebouw van de Betuweroute bereikbaar maakt. In het bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt een aanvullend fietspad onderlangs de brug te realiseren (buitendijks), wat tot een snellere fietsroute leidt. Aan deze zijde dient eveneens een recreatief rustpunt te komen in de snelfietsroute, waarbij de snelfietsroute op een soepele wijze dient aan te sluiten op de onderliggende routes (zo direct mogelijk)

- Tussen het snelfietspad op de brug en het fietspad op de Kandiadijk dient een shortcut te komen, die het mogelijk maakt om met de fiets aan de hand de route af te snijden. Het ontwerp hiervan dient op een logische en aantrekkelijke wijze samen te hangen met het rustpunt, gebruikmakend van en inspeliend op de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving en anticiperend op de toekomstige dijkverhoging.

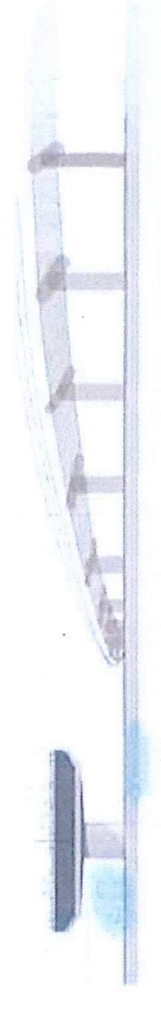
Onderdoorgang naar dienstgebouw Betuweroute

- De onderdoorgang voor fietsers en wegverkeer dient gecombineerd te worden in één profiel zonder tussensteunpunten.

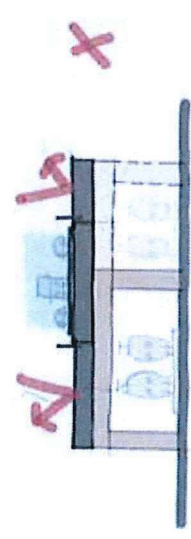
- Langs de fietsroute dient sprake te zijn van één aaneengesloten wand, zowel in de onderdoorgang als in de toertien, waarbij de wand het alignment van het fietspad volgt met afgeronde buiten- en binnenhoeken. De wand dient te bestaan uit schanskorven, ingevuld met atracietkleurige keien in de onderdoorgang en met begroeiing in de toert.



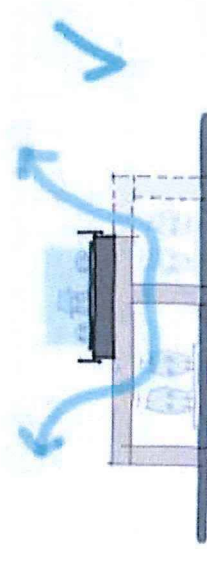
X



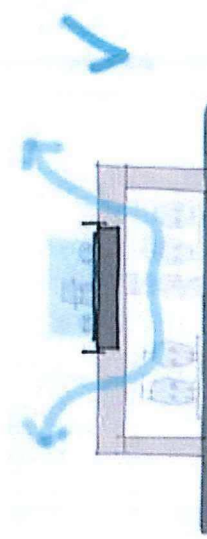
✓



X

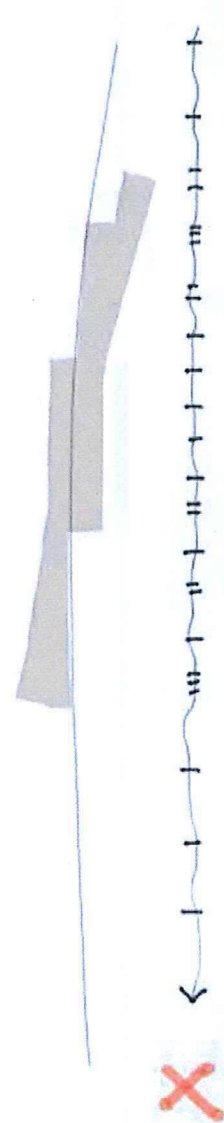
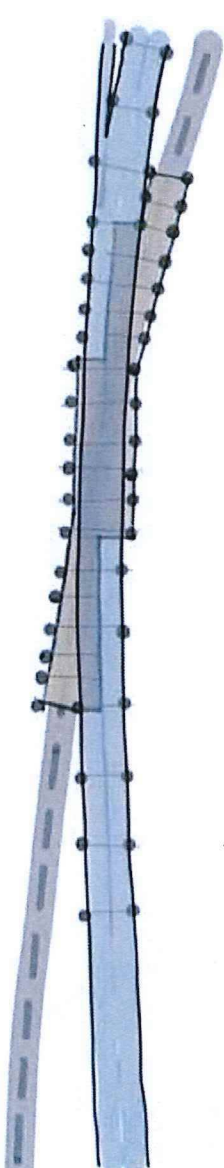


✓

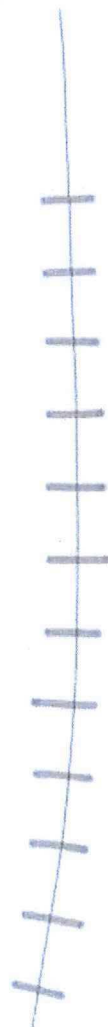
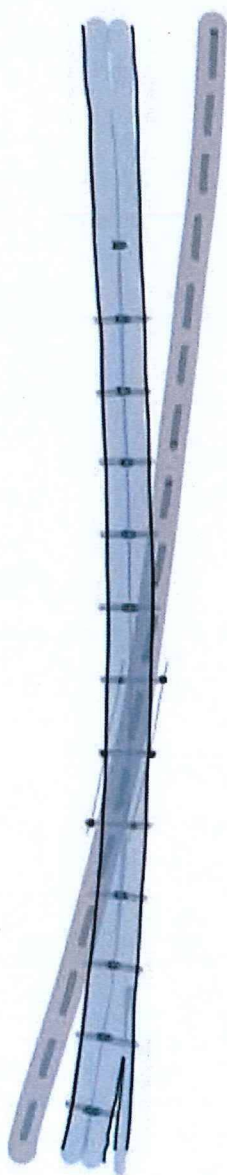


✓

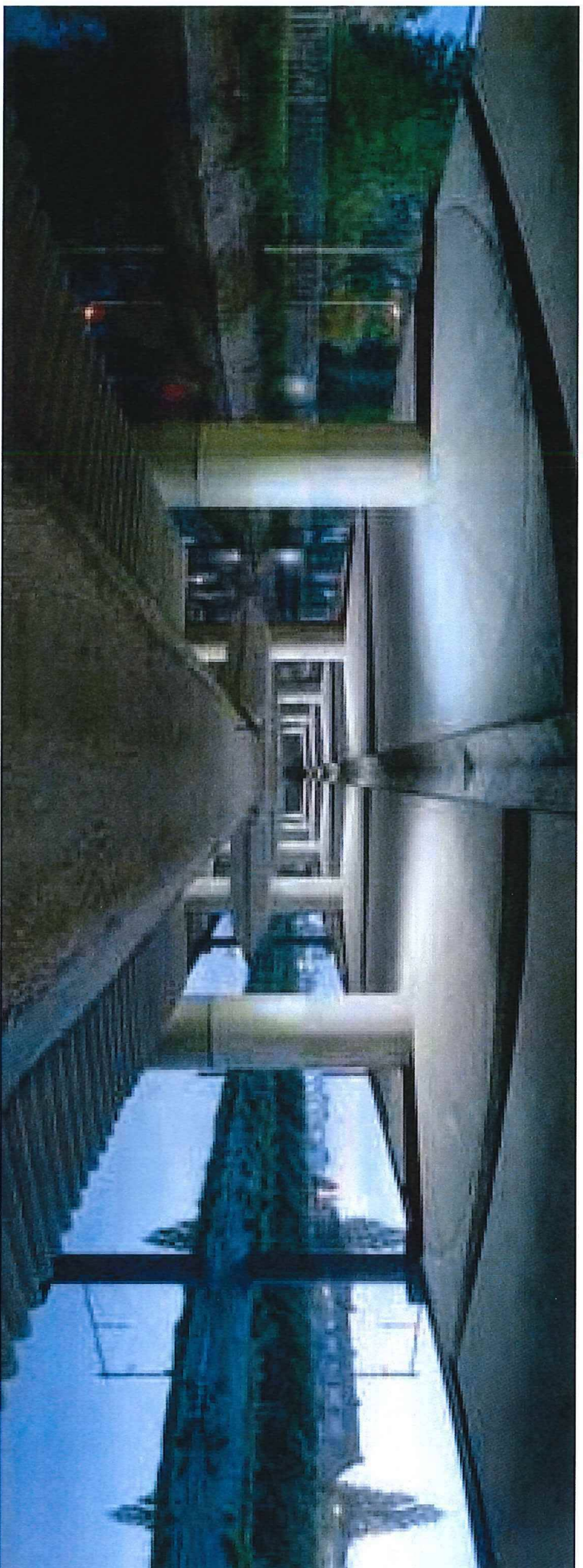
Het ontwerp van de kruising met de Betuweroute dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld.



Het ontwerp van de kruising met
de Betuweroute dient zo veel
mogelijk daglicht toe te laten tot de
onderwereld



Het ontwerp van de kruising met
de Betuweroute dient zo veel
mogelijk daglicht toe te laten tot de
onderenwereld

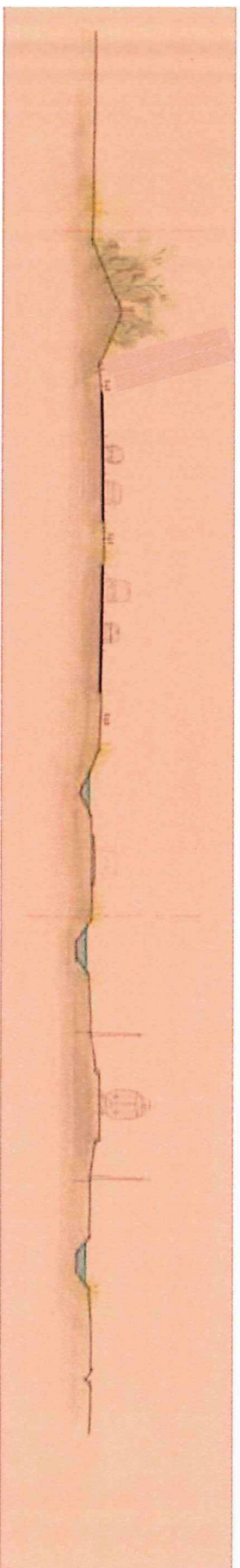


Referentie oppervlaktewater en ecologie onder
snelweginfrastructuur: het 'Muizengaatje' onder de A20 in
Rotterdam



6. Deelgebied 3: de A15 verscholen in het landschap

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpopgave



6.1 Verdiept en half-verdiepte ligging bij Groessen en Helhoek

Bij Groessen verandert de hoogteligging van de A15. Bij de Kerkkruis ligt de A15 op maaienveld, begeleid door een beplante wal met daarop een begroeid geluidsscherm. Vervolgens daalt de A15 naar een geheel verdiepte ligging. Bovenlangs kruisen de Schraleweidsestraat, Rijswijksestraat / de Aa, Achtergaardsestraat, Beerenclauwstraat en de spoorlijn Arnhem-Oberhausen. Bij Helhoek komt een plaat met grond en begroeiing (het 'dekseil').

WHY

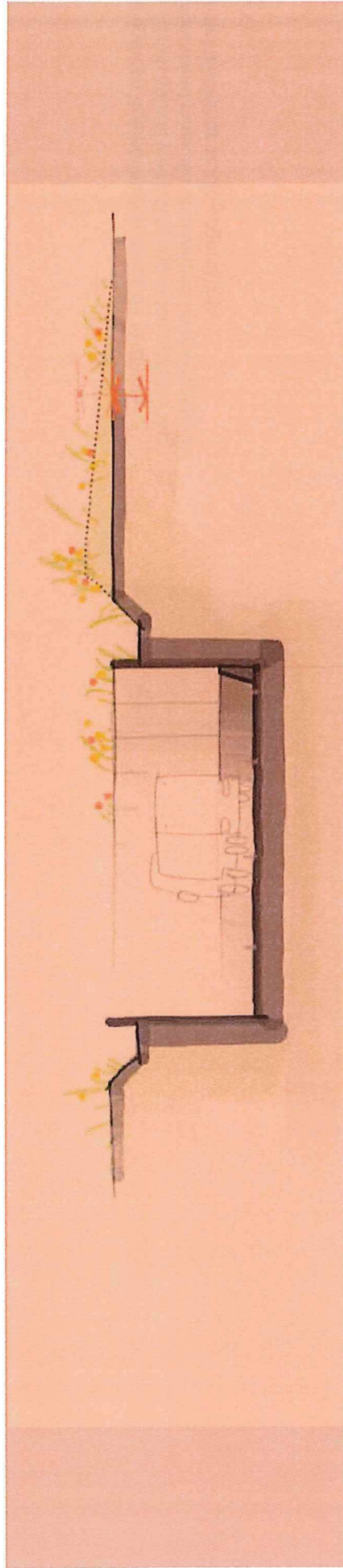
De opgave bestaat hier uit het zo goed mogelijk aan het zicht vanuit de omgeving onttrekken van de snelweg en het verkeer, inclusief technische voorzieningen, waarbij de snelweg zo laag mogelijk ligt en het verticale alignment van kruisende verbindingen niet of zo min mogelijk verandert. In het architectonisch ontwerp dient een herkenbaar onderscheid te komen tussen de wereld van de snelweg (high-tech) en die van de landschappelijke omgeving (low-tech), met als grens tussen deze werelden de rand van de verdiepte bak. Waar de weg niet verdiept begint het low-tech landschap direct vanaf de buitenzijde van de berm van de A15. De opgave is om alles buiten de snelweg in de taal van het kleinschalige coulissenlandschap te maken.

HOW

De A15 daalt ten oosten van de **Kandiadijk** geleidelijk, terwijl de parallel lopende Betuweroute langzaam omhoog komt. Tot voorbij de Schraleweidsestraat ligt de A15 op een grondlichaam. Er wordt een uitgekend ontwerp gevraagd in de schaal en taal van het landschap, dat de A15 zo goed mogelijk verbergt. Gezien de snelle opeenvolging van kruisingen in dit deel van de A15 is rust in het wegbeeld gewenst, met een duidelijk kleurcontrast tussen de langsricting van de snelweg (wanden) en dwarsricting (viaducten). Overgangen in hoogte in de wanden dienen vloeiend uitgevoerd te zijn, zonder abrupte sprongen. De wand dient te bestaan uit een donker materiaal dat de ervaring van één gelijkmatig vlak versterkt, waarin voegen, vervuiling en veroudering zich niet aftekenen en geen beplanting kan groeien in de voegen. De wand dient te worden afgetopt met een element dat de continuïteit versterkt, uitgevoerd in eenzelfde donkere kleur als de wand. Onderdeel van de ontwerpogave is de inpassing van Huis Rijswijk: de A15 doorsnijdt het erf van dit rijksmonument en de gebouwen liggen tot op enkele meters afstand van de toekomstige wand van de verdiepte bak. De geluidsscherming bij Helhoek (circa 1m en 2m

hoog) voegt zich naar het ontwerp van de wand: in hetzelfde vlak en in dezelfde materialisering en textuur, niet als een bovenop geplaatst scherm. Voor de viaducten tussen **het brugcomplex** en het nieuwe knooppunt **'De Liemers' (A12-A15)** gelden **de** ontwerpuitgangspunten voor **nieuwe viaducten in de** A15 (in de verdiepte ligging met een **verticale wand** in plaats van een schuin talud). Zie ook hoofdstuk 3.

De plaat ter hoogte van buurtschap Helhoek dient zodanig te worden uitgevoerd dat het kleinschalige agrarische landschap hier op ontspannen wijze oversteekt. In het algemeen dient de beplanting in dit deel van het tracé niet zo zeer de weg te begeleiden, maar vooral lokale landschapsstructuren te benadrukken en de snelweg visueel af te schermen. Indien de plaat bij Helhoek groter wordt gemaakt dan de minimale contouren **uit het Tracébesluit** (bijvoorbeeld om haaks de snelweg te kunnen kruisen in plaats van diagonaal), **dan** dient de landschappelijke inrichting bovenop **de toegevoegde** delen te worden afgestemd op de beoogde inrichting in het Landschapsplan, zodanig dat de begroeiing de gehele plaat bedekt. Voorbij Helhoek komt de A15 omhoog tot een half-verdiepte ligging, geflankeerd door zichtwallen.



WHAT

Houtwal met geluidsscherm bij Kerkakkers

- Bij Kerkakkers dienen geluidsschermen te komen (3 m hoog en 1 m hoog) **bovenop een houtwal**. De schermen dienen aan beide zijden begroeid te zijn en verscholen te **liggen in de begroeiing op de houtwal**.
- De taluds van de toeleidende wegen naar het viaduct in de Schraleweidestraat dienen van opgaande beplanting te worden voorzien, zodat de aanwezigheid van de infrastructuur vanuit de omgeving wordt verzacht.

- De buitenberm vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij een kleinschalig coulissenlandschap.

Verdiepte ligging

- De bovenrand van de wand vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij een kleinschalig coulissenlandschap.
- De wanden in de verdiepte ligging dienen antracietkleurig te zijn, om te benadrukken dat de weg 'de grond in snijdt'. Het dek en de randelementen

van kruisende structuren dienen in contrast hiermee juist lichtgrijs van kleur te zijn, leuningen **daarop** antracietkleurig.

- Een leuning op de **bakwand** is niet toegestaan. De valbeveiliging dient te bestaan uit het doorsteken van de wand tot **minimaal 70 cm** boven aangrenzend maaiveld in combinatie met een minimaal **40 cm** brede bovenrand, zodanig dat het geheel zonder leuning voldoet aan de wettelijk vereiste **doorvalbeveiliging (1,10m)**.

- Het afdekkend element dient **stijf te zijn**, onzichtbaar bevestigd en antracietkleurig. Het element dient naar de **omgevingszijde af te wateren**.

- Vluchtwegen en -trappenhuizen vanuit de verdiepte ligging dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van het **aangrenzend maaiveld en daarmee op** onopvallende wijze in het landschap te zijn opgenomen.
- Uitgangspunt in dit deel van de A15 is dat geen snelwegverlichting wordt toegepast. Mocht verlichting plaatselijk nodig zijn, dan dient het armatuur lager te worden aangebracht dan de bovenkant van de wand en uitgevoerd te worden in de kleur van de wand.
- De afwerking van de wand dient te bestaan uit betonnen elementen die in één keer de volledige hoogte overspannen (geen horizontale voegen) en waarvan de elementen bestaan uit gelijke breedtes. De minimale breedte van een paneel is 1,5 m.
- De **betonnen voorzetwanden** dienen te zijn voorzien van **geluidsabsorberend ribbelbeton met een verticaal**

reliëf, waarvan de schaduwwerking de donkere kleur versterkt. Het **reliëf** dient dominant te zijn ten opzichte van voegen en naden tussen opeenvolgende elementen, **minimaal 40 mm** diep.

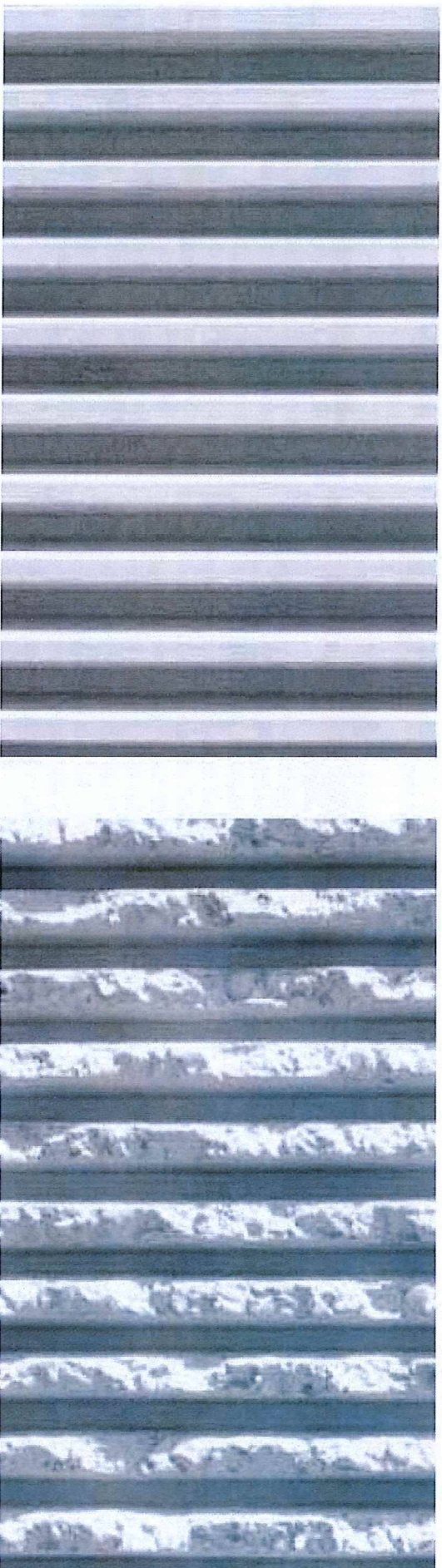
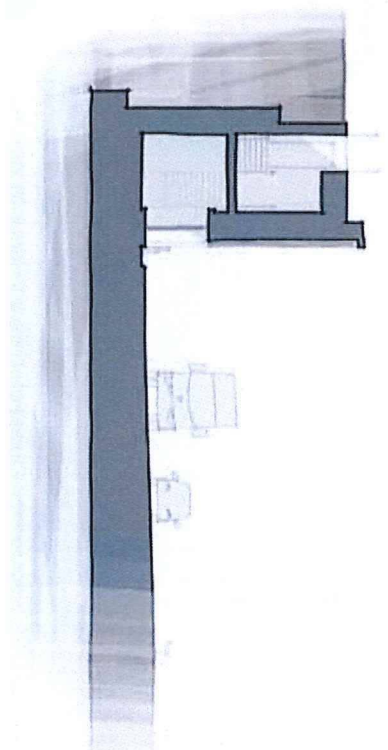
- Het fietspad via de Beerenclauwstraat dient sociaal veilig te worden ingepast, met voldoende zicht tussen de bocht aan de spoorzijde en het begin van het viaduct. Dit kan reden zijn voor een **nadere detaillering van de inrichting die in het Landschapsplan is** afgebeeld.

Aanvullende eisen plaat Helhoek

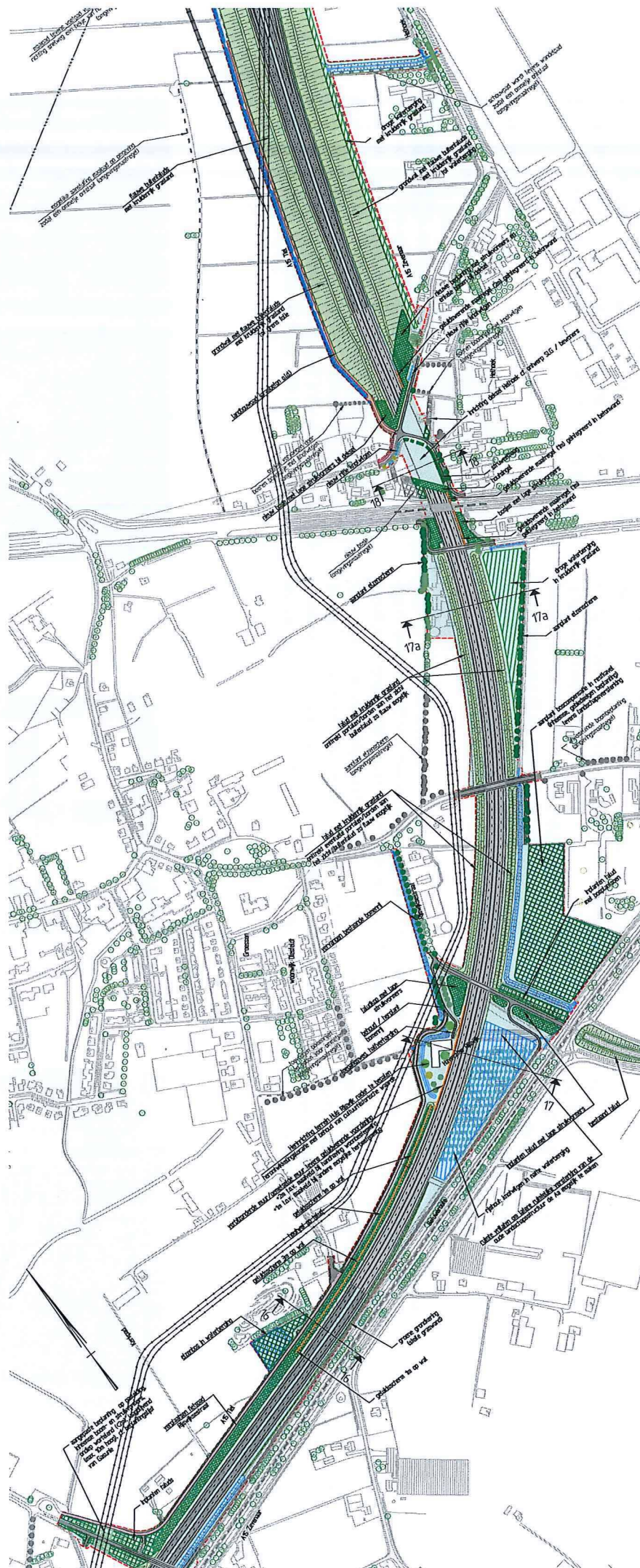
- Indien onder de plaat over de A15 ter hoogte van de passage van het buurtschap Helhoek sprake is van een middenwand, dan dient deze een gladde afwerking te hebben en een lichtgrijze kleur.
- De plaat bij Helhoek dient over het gehele oppervlak te zijn voorzien van een **grondpakket van minimaal 50 cm**. Het grondpakket dient een inrichting mogelijk te maken met weilandjes en **kleine** beplantingselementen zoals **hagen** en bloemrijk grasland (**geen hoge bomen**), in overeenstemming met afspraken die hierover zijn gemaakt met de omgeving.

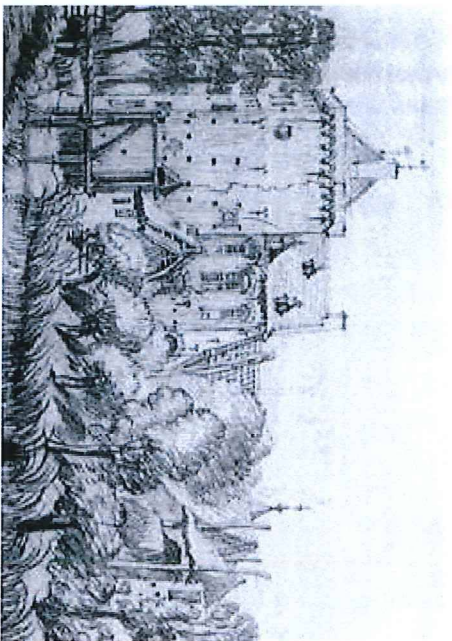


Vluchtwegen en -trappenhuizen vanuit de verdiepte
ligging dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van
het aangrenzend maaiveld en daarmee op onopvallende
wijze in het landschap te zijn opgenomen.



Referentie geluidsabsorberende bekleding betonnen
voorzetwanden verdiepte ligging: het patroon dient
dominant te zijn over de voegen tussen opeenvolgende
panelen



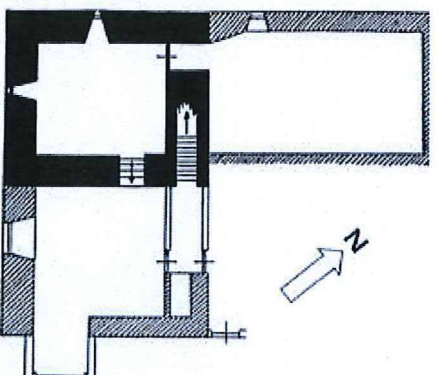


6.2 Verbijzondering Huis Rijswijk

Nabij Groessen ligt Huis Rijswijk, een voormalige havezate, aan een oude rinstrang (de Aa). Huis Rijswijk is een rijksmonument. Een deel van het erf wordt door de nieuwe A15 aangesneden en de snelfietsroute loopt over een ander deel van het erf. Huis Rijswijk heeft een woonbestemming. Na realisatie van V/A15 is dat **waarschijnlijk** geen logische bestemming. Een nieuwe bestemming (en investeerder) wordt nog gezocht. Het Tracébesluit gaat uit van de huidige bestemming, waarvoor de realisatie van een geluidsscherm noodzakelijk is.

WHY

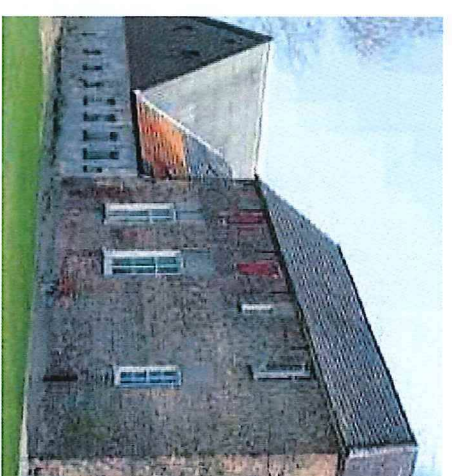
De A15 dient bij Huis Rijswijk zodanig te worden ingepast, dat het resterende erf en de gebouwen worden gerespecteerd en een functieverandering niet wordt gefrustreerd. Wenselijk is dat de locatie van Huis Rijswijk vanaf de snelweg op enige wijze beleefbaar is, zonder afbreuk te doen aan de continuïteit in het wegbeeld. Belangrijke ingrediënten in de integrale ontwerpopgave op deze plek zijn de toekomstige aanleg van de snelfietsroute over het erf, de aanleg van een nieuwe watergang langs de Rijswijksestraat



en de resultaten van **het reeds uitgevoerde architectuurhistorisch onderzoek**. De ontwerpopgave is hier het beleefbaar maken van de loop van de Aa, de contouren van het oorspronkelijke kavel en de oorspronkelijke laanstructuur langs de Rijswijksestraat. Dit ontwerp mag om die redenen afwijken van de kaart in het Landschapplan.

HOW

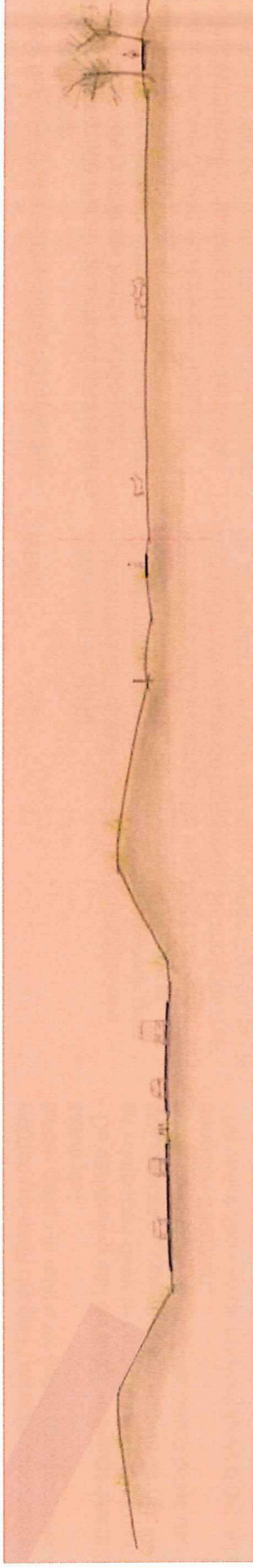
- Aan de snelwegzijde dient de historische betekenis van deze plek tot uitdrukking te komen in een verbijzondering op de wand van de doorsnijding. De verbijzondering dient tegelijkertijd subtiel te zijn en bij 130 km/h beleefbaar.
- Het vanwege de woonbestemming noodzakelijke geluidsscherm dient zo te worden gerealiseerd dat bij een verandering van de bestemming het scherm eenvoudig kan worden afgebouwd tot de voor die functie benodigde hoogte.
- De snelfietsroute F15 en de watergangen dienen in samenhang met het erf te worden ontworpen, waarbij niet de boogstraat van het fietspad de belangrijkste parameter is, maar de ruimtelijke beleving in relatie



tot de cultuurhistorische betekenis van deze plek. De tracing van watergangen en de snelfietsroute dient in samenhang met de cultuurhistorische waarde van de plek tot een samenhangend geheel te leiden.

WHAT

- Het voor de huidige woonbestemming benodigde geluidsscherm (circa 2 m hoog) dient te worden gerealiseerd in hetzelfde vlak als de wand van de verdiepte ligging, als een zelfstandig muurtje uit bakstenen die passen bij de kleur en afmetingen van de bakstenen in het huis. De wand van de verdiepte ligging zelf dient ononderbroken te zijn en zelfstandig te voorzien in de functie van valbeveiliging zodat bij een eventuele toekomstige verwijdering of aanpassing van het muurtje een continu ogend geheel blijft bestaan. In de bakstenen muur dient middels verdiept liggende of juist uitstekende stenen de naam van Huis Rijswijk opgenomen te worden.



6.3 Zichtwallen, aansluiting Duiven / Zevenaar (N810), carpoolplaats en Roodwilligenstraat

Tussen de plaat bij Helhoek en het knooppunt met de A12 ligt de A15 tussen zichtwallen. Ter hoogte van de N810 komt de nieuwe aansluiting Duiven / Zevenaar. Hiertoe wordt een viaduct over de A15 gerealiseerd en een viaduct over de Helhoek / Helstraat. Het plan sluit aan weerszijden van de A15 aan de reconstructie van de N810 door de provincie. Onderdeel van de scope van VIA15 is de realisatie van een overstaptelek tussen busvervoer, auto- en fietsverkeer. Onderdelen daarvan zijn een carpoolplaats en bushaltes. Op korte afstand van de aansluiting Duiven / Zevenaar kruist de Roodwilligenstraat de A15 met een viaduct.

WHY

Ten westen van de N810 liggen de Groessense weiden, een kleinschalige, historische slagenverkeveling. Ten oosten ligt een open broeklandschap, met doorzichtige bomenrijen langs landwegen, beplante erven, heggen en solitaire bomen. De snelweg dient hier enerzijds zo veel mogelijk weg te vallen in het open, weidse landschap en anderzijds zo goed mogelijk te zijn onttrokken aan het zicht vanuit de omgeving.

De snelweg en het verkeer daarop worden aan het zicht

vanuit de omgeving onttrokken door een halfverdiepte

ligging in combinatie met zichtwallen (met gras begroeide, flauw oplopende grondlichamen).

De architectonische vormgeving en het kleurgebruik dienen terughoudend en ingetogen te zijn, ondersteunend aan de gedachte van een snelweg die weinig meer is dan een strook asfalt en grondwerk dat het verkeer aan het zicht vanuit de omgeving onttrekt.

De A15 wordt niet begeleid door beplanting en is zo veel mogelijk ontdaan van 'wegmeubilair' (zo min mogelijk verlichting, geen signalering). De ontwerpogave is om alles buiten de snelweg in de taal van het kleinschalige coulissenlandschap te maken.

Het ontwerp dient te leiden tot een krachtige

stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, die de kernen van Duiven en Zevenaar verbindt en leidt tot een nieuwe, herkenbare, groene stadsentree.

De Helstraat / Helweg en Roodwilligenstraat met begeleidende watergangen, bomenrijen en erven dienen zo veel mogelijk intact te blijven, als dragers van de fragmenten van het oude landschap tussen Duiven en Zevenaar. De kaart in het Landschapsplan behoeft nog enige aanscherping op basis van dit EPvE.

HOW

- In het gebied tussen Duiven en Zevenaar krijgt de nieuwe A15 een aansluiting op de bestaande provinciale weg N810, de hoofdverkeersweg tussen Duiven en Zevenaar. Deze ligt hier min of meer op het tracé van de vroegere rijksweg Arnhem-Keulen. Een deel van de N810 wordt door de provincie gereconstrueerd. Het fietspad wordt langs de zuidzijde van de N810 aangelegd en krijgt een laanstructuur. De onderbreking van deze laanstructuur ter hoogte van de aansluiting met de A15 dient zo klein mogelijk te worden gehouden. De landschappelijke inrichting binnen de scope van de VIA15 dient qua beleving en sortimentskeuze op het plan van de provincie Gelderland aan te sluiten.

- De aansluiting met de N810 ligt op een grondlichaam, waarbij de toe- en afritten zo 'puur' mogelijk dienen te zijn, dat wil zeggen: zo veel mogelijk ontdaan van wegmeubilair en verlichtingsmasten. De ontwerpogave is hier om het reliëf van het grondlichaam in de N810, de zichtwallen langs A15, de grondlichamen op- en afritten en de verdiepte Helstraat zo integraal vorm te geven dat dit zo min mogelijk oogt als een civieltechnische ingreep

en zo veel mogelijk als een samenhangend onderdeel van het landschap.

- Aan de snelwegzijde dienen de zichtwallen te bestaan uit flauw oplopende grastaluds zonder geleiderails, zodanig dat deze ruimte als obstakelvrije berm geldt, vergelijkbaar met de grondwal bij Bemmel.
- De viaducten over de A15 en Helhoek / Helstraat en de landschappelijke inpassing hiervan dienen de doorgaande lijn van de dwarsverbinding te versterken, met zo min mogelijk discontinuïteiten in dwarsprofiel en beplanting.
- Tussen de A15 en de rand van de kom Zevenaar zijn de landwegen Helhoek en Helstraat de dragers van het landschap, inclusief watergangen en bomenrijen en de met groen omzoomde, verspreid liggende erven langs de weg. De onderbreking van deze structuur door de verhoogd liggende N810 dient te worden verzacht door de toepassing van flauwe taluds, die niet civieltechnisch ogen maar vloeiend zijn vormgegeven. Bomenrijen en sloten langs de Helhoek / Helstraat dienen zo ver mogelijk door te lopen tot aan de N810, bij wegen en inritten dienen sloten zo kort mogelijk onderbroken te worden (korte duikers) en bestaande bomen dienen zoveel mogelijk te worden gehandhaafd.
- De onderdoorgang Helhoek / Helstraat functioneert als overstaptelek tussen busvervoer, auto- en fietsverkeer. Hier dient een samenhangend ontwerp van paden te komen naar de bushaltes, carpoolplek en fietsenstalling. De plek dient te worden vormgegeven in de typologie van de erven langs de Helstraat. De routing van auto's en voetgangers, landschappelijke inrichting en materialisering van de nieuwe carpoolplaats en bushaltes dient het gevoel van comfortabel en veilig reizen te ondersteunen. De ruimtelijke opgave dient hier integraal benaderd te worden, waarbij alle noodzakelijke elementen op elkaar zijn afgestemd en tezamen een samenhangende compositie vormen.

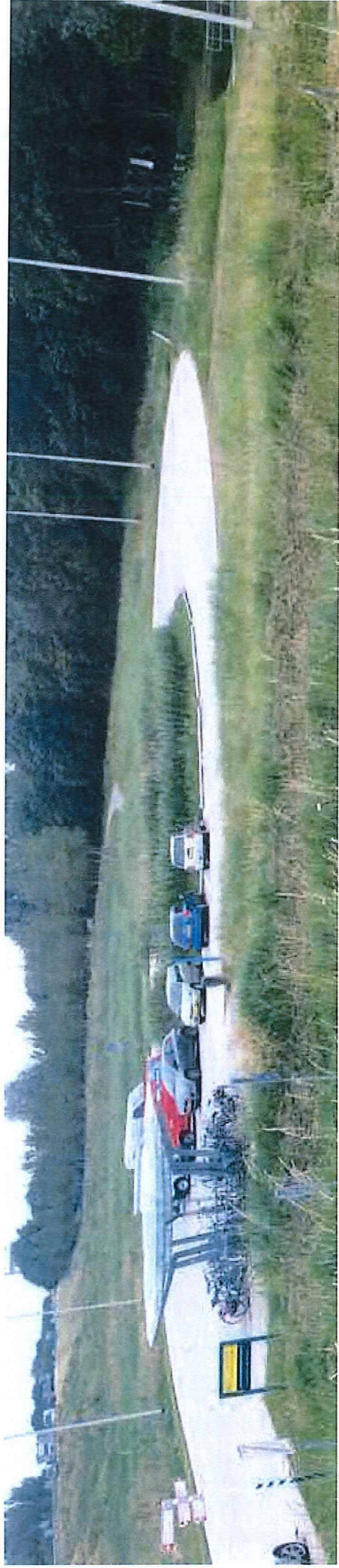
WHAT

Zichtwallen en N810

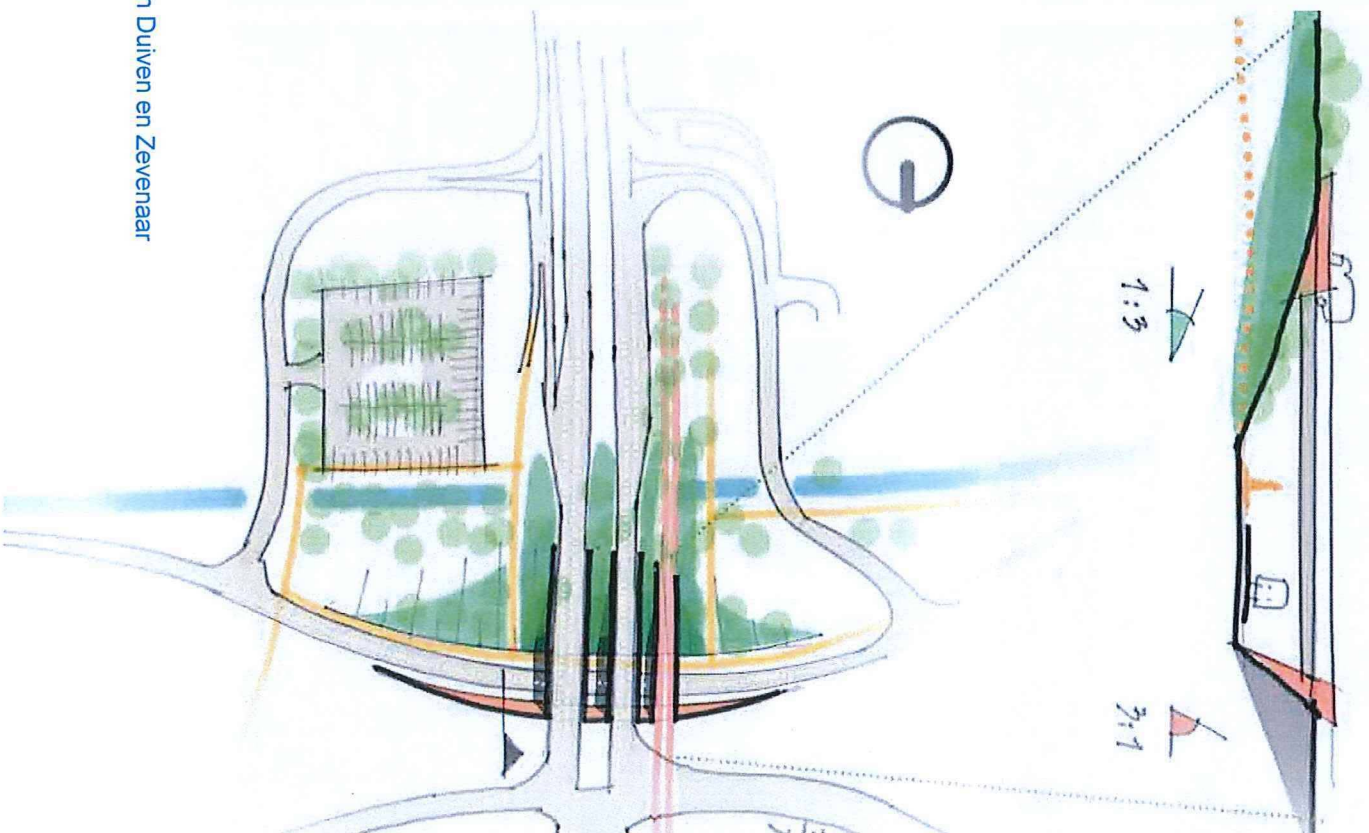
- De zichtwallen hebben aan de bewonerszijde een zo flauw mogelijke helling, met daarop bloemrijk gras, zodat de wallen maximaal opgenomen worden in het omringende landschap. De weg krijgt hier geen begeleidende opgaande beplanting. Struipaden over de zichtwallen, net onder de kruin, dienen logisch aan te sluiten op het padennetwerk in de omgeving en voorzien te zijn van een vanaf de snelweg niet opvallende, eenvoudige afrastering.
 - De grasvegetatie op de wallen dient kruidenrijk te zijn en daarmee een hoge ecologische waarde te geven aan het grasland. De grondwallen dienen aantoonbaar zo zijn samengesteld of afgewerkt dat zich op een duurzame manier (met een maalfrequentie van 1x per jaar) een kruidenrijke vegetatie kan ontwikkelen (biobermen).
 - De zichtwallen hebben aan de bewonerszijde een flauwe helling, maximaal 1:10.
 - De keuze in boomsoort en beplanting dient een voortzetting te zijn van het door de provincie te reconstrueren deel van de N810.
 - Uitgangspunt is een onverlichte A15. Indien verlichting langs de hoofdrijbaan toch noodzakelijk is, dient deze lager te zijn dan de zichtwal.
 - Verlichting op de toe- en afritten dient te worden uitgevoerd als botsveilige mast, ter voorkoming van geleiderails.
- Overstaptelek en viaduct Helhoek / Helstraat**
- De auto- en fietsparkeerplaats dient te worden ingekaderd met een haag om het terrein, bestaande uit meerdere rijen beplanting, beheerd als haag met een breedte van minimaal 1 m.
 - In de landschappelijke inrichting van de auto- en fietsparkeerplaats dienen 1e orde boomsoorten te

worden gekozen die geen schade veroorzaken of hinder geven in relatie tot auto's (druipen, takbreuk, kastanjes).

- De verharding van de auto- en fietsparkeerplaats en voetpaden dient te bestaan uit in-situ beton (geen stelconplaten), vergelijkbaar met de verharding van de carpoolplaats zoals gerealiseerd langs de N322 bij Beneden-Leeuwen.
- De verlichting van de carpoolplaats dient te bestaan uit op het gebruik afgestemde lage masten met LED-verlichting (armaturen op maximaal 8 m hoogte).
- Het viaduct over de Helhoek / Helstraat dient te bestaan uit drie afzonderlijke dekken met daglichtopeningen tussen de dekken, verjongende dekranden en een materialisering van leuningen en randelementen die in nauwe samenhang met de carpoolplaats is gekozen.
- De westzijde (A15-zijde) van het viaduct dient te bestaan uit een keerwand met glad betonnen voorzetwanden onder een helling van 3:1, waarbij sprake is van alleen verticale naden.
- De oostzijde (parkeerplaatszijde) van het viaduct dient te bestaan uit een flauw oplopend schuin talud met een helling 1:3, onder het dek bestraat met keien.
- Voor de materialisering en kleurstelling van bushaltes, fietsenstallingen en paden geldt als referentie de carpoolplaats langs de N322 bij Beneden-Leeuwen. Hierbij dient sprake te zijn van een voor deze specifieke plek langs V/A15 ontworpen geometrie, waarin sociale veiligheid en zichtlijnen belangrijke ontwerpingsrediënten zijn.
- De erfafscheiding langs het perceel van de woning ald kruising Helhoek-N810 dient te bestaan uit een hekwerk begroeid met rankende klimplanten (kamperfoelie, clematis en dergelijke).



Carpoolplaats langs de N322 bij Beneden-Leeuwen



Overstapplek N810 tussen Duiven en Zevenaer

6.4 Knooppunt 'De Liemers' (A12/A15)

Het nieuwe tracé van de A15 sluit aan op rijksweg A12 in knooppunt De Liemers. In dit T-vormige knooppunt ligt de A12 min of meer op maaiveldniveau in het uitgestrekte, vlakke broeklandschap. De twee kruisende verbindingswegen liggen verhoogd en verdiept: vanuit Duitsland richting Rotterdam verhoogd (*fly-over*), vanuit de A15 richting Utrecht verdiept (*dive-under*). Ten oosten van dit knooppunt wordt een nieuwe wetering aangelegd.

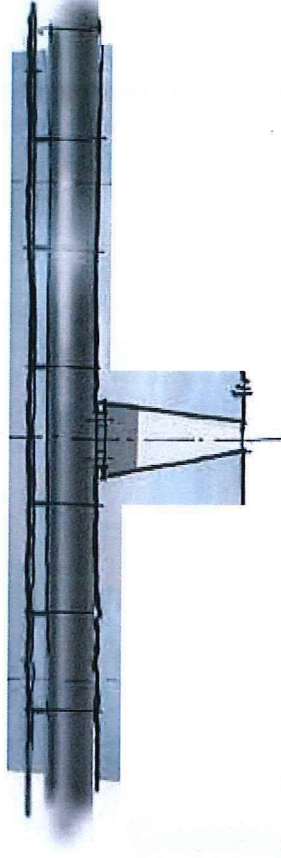
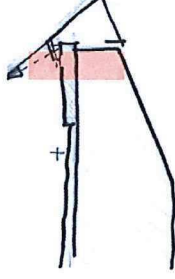
WHY

De ontwerpopgave is een knooppunt dat vanuit het perspectief van de weggebruiker een herkenbare, eigen identiteit heeft, continuïteit biedt in het wegbeeld en uitzicht op de omgeving vanaf de *fly-over*. Vanuit het perspectief van de omgeving (omwonenden) is de opgave juist een knooppunt dat weinig aandacht trekt en zich heel onnadrukkelijk in het landschap voegt. Het landschap in het knooppunt dient de uitstraling te hebben van het broeklandschap in de omgeving, met een regelmatig, rechthoekig patroon van sloten, wegen en perceelsgrenzen. Rijksweg A12 en de bijbehorende

bermsloten liggen in lijn met het broeklandschap. Het landschap in het knooppunt dient zo veel mogelijk deel uit te maken van dit patroon. De nieuwe, brede wetering dient zo aangelegd te worden, dat deze duidelijk onderdeel is van het landschap van de omgeving, waarbij het landschap tussen de wetering en het knooppunt dezelfde uitstraling heeft als het landschap ten noorden van de wetering zodat de nieuwe wetering niet te veel verkleefd raakt aan het knooppunt.

HOW

In de architectonische vormgeving en landschappelijke inrichting van het knooppunt dient sprake te zijn van maximaal drie beeldbepalende elementen: een open broeklandschap met gras en sloten, een *fly-over* met een soepele curve en een 'dive-under' die de grond in snijdt. Het is niet toegestaan hieraan een vierde beeldbepalend element toe te voegen in de vorm van bijvoorbeeld keerwanden als afsnijding van de taluds van de *fly-over* of een expressief vormgegeven steunpunt. De verlichting in het knooppunt dient geen optelsom te zijn van **de**

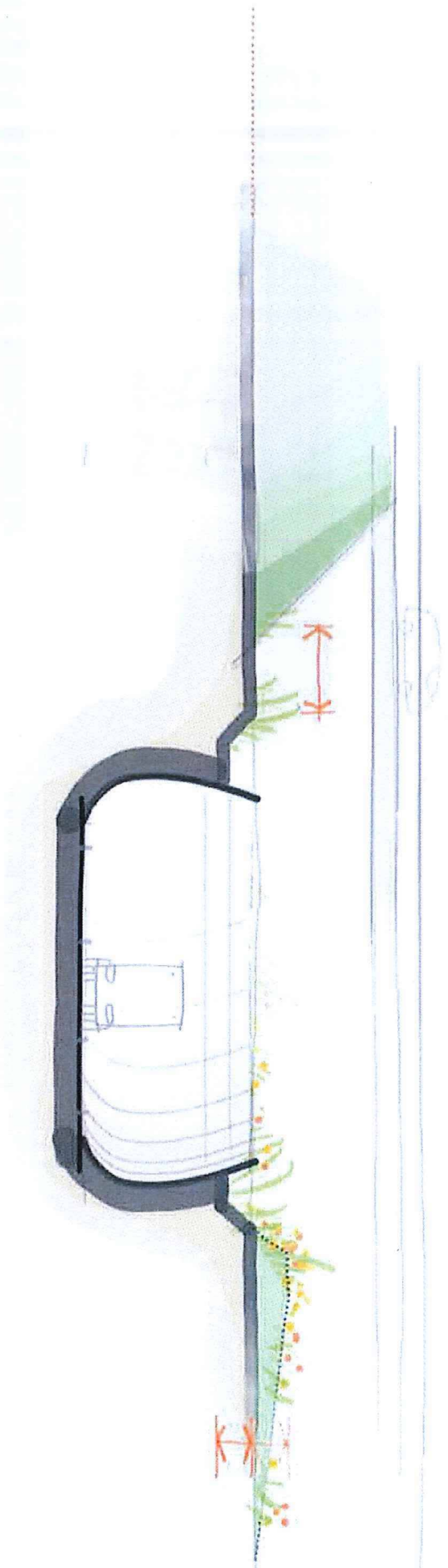


verschillende architectonische concepten van twee routes, maar bij te dragen aan de eigen signatuur en identiteit van het knooppunt.

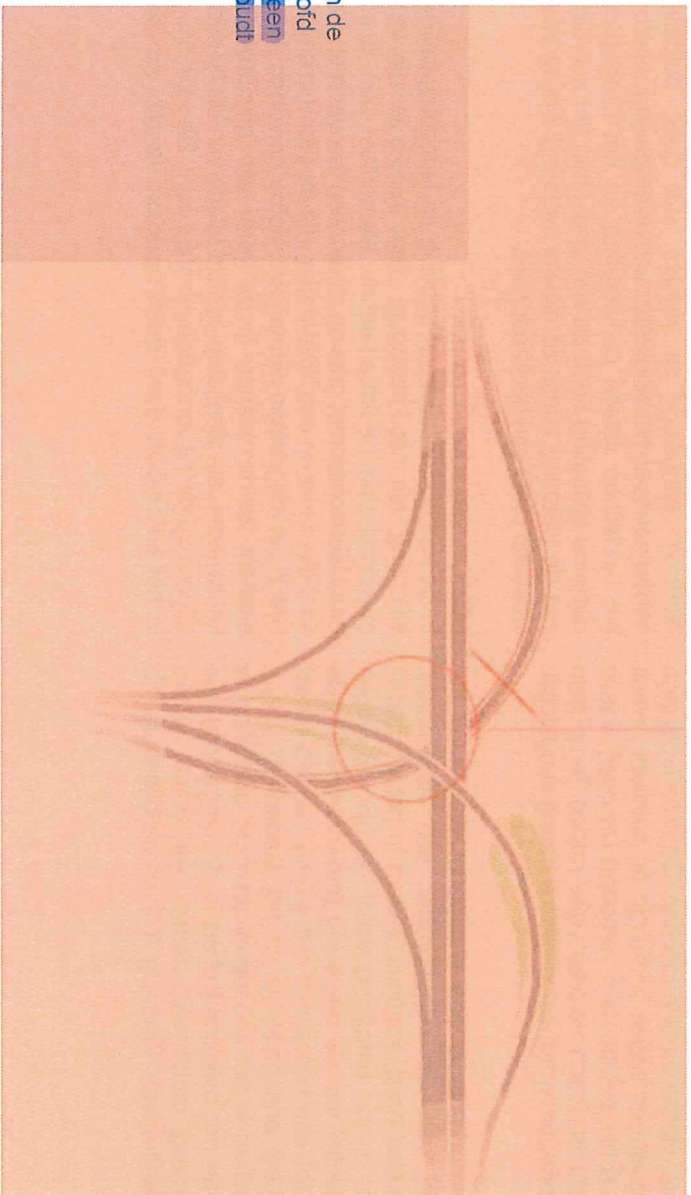
De *fly-over* en aansluitende grondlichamen dienen één vloeiend gebaar te vormen, oprijzend uit het landschap. De nieuwe *fly-over* dient krachtige, elegante lijnen te hebben, waarin architectonische middelen zoals afrondingen, profileringen en verjongende randen de constructieve dimensies verzachten en het geheel eleganter en slanker laten ogen.

WHAT

- In de kleurstelling in het knooppunt dient een contrastrijk onderscheid te worden gemaakt tussen een aantal zones. De elementen behorende tot de 'insnijding' dienen donker te zijn (de betonnen voorzetwanden van de keerwand). Elementen behorende tot de 'onderwereld' van de *fly-over* dienen licht te zijn (steunpunten, onderzijde dek). De dekrand van de *fly-over* dient antracietkleurig te zijn (randelementen), onderdelen daarboven lichtgrijs (zoals leuningen, voertuigkering, lichtmasten).



Verbeelding van de eisen aan de voorzetwanden van de
 dive-under en de positie ten opzichte van het landhoofd
 van de fly-over: een plaatselijk verdiept maaiveld en een
 fly-over waarvan het landhoofd voldoende afstand houdt
 en opzichte van de keerwand.



Fly-over

- De fly-over dient leesbaar te zijn als één soepele curve, in een continue lijn. De belijning van het dek dient die van de wegas te volgen, zodat ook een vloeiende belijning in de onderzijde ontstaat. In geval van toepassing van prefab liggers dienen gekromde liggers te worden toegepast.

- Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn. In geval van prefab liggers dienen de liggers gelijkmatig te zijn verdeeld, met een zo minimaal mogelijke voeg tussen de liggers. Voegen tussen prefab liggers (in dwarsrichting) mogen maximaal 40 mm bedragen.

- De steunpunten van de fly-over dienen elk te bestaan uit één pijler (geen rij kolommen), symmetrisch onder het dek geplaatst en uitgevoerd met afgeronde hoeken. De afronding van de hoeken van de pijler dient een straal te hebben van minimaal $R = 300$ mm. **De breedte van de pijler dient maximaal circa 1/5e van de breedte van het bovenliggende dek te zijn.**

- Bij toepassing van een onderslagbalk dient deze aan beide zijden van de pijler symmetrisch uit te kragen, en verjongend te zijn in twee richtingen, waarbij de uiteinden het zicht verbergen op de oplegging en de voeg tussen opeenvolgende liggers. Referentie: Westrandweg A5 in Amsterdam.

- In opeenvolgende velden dient sprake te zijn van een gelijke constructieve hoogte (dekdikte) of een vloeiend verloop van de ene naar de andere dikte.

- In de randelementen van de fly-over dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond, met als overgang tussen deze vlakken een afronding. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen. Om vervuiling aan de zichtzijde van de randelementen te voorkomen dient de bovenzijde van deze elementen naar binnen af te wateren.

- De randelementen dienen over de volledige lengte van

de fly-over een gelijke hoogte en een vloeiend verloop te hebben dat de kromming van de rijbaan volgt. Een zichtbare opdeling in rechtstanden is niet toegestaan.

- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen, waarbij de boven en onderregel van de leuning de kromming van de wegas dienen te volgen.

- De landhoofden van de fly-over dienen te worden uitgevoerd als hooggelegen landhoofden met een schuin talud onder het dek (**helling maximaal 1:1**). Het aanzicht van het landhoofd onder het brugdek bedraagt maximaal 1,0 m (exclusief de benodigde verkanting).

- De taludbekleding dient onopvallend over te gaan in het graslandschap en uitgevoerd te worden in antracietkleurige keien.

- Pijlers en oplegbalken dienen te worden uitgevoerd in schoon beton conform CUR 100 klasse B1, grijschaal II.

Grondwerk

- Het grondwerk van de taluds en de binnenlussen dient als één samenhangende wereld te zijn ontworpen, met vloeiende overgangen. Voorkomen dient te worden dat het beeld ontstaat van een vlakke grasmat met daarop civieltechnisch ogende dijklíchamen.

- Het landschap in het knooppunt dient te bestaan uit gras en water in een rechtlijnig patroon zoals het huidige broeklandschap, zonder opgaande beplanting.

Dive-under

- De bovenrand van de keerwand vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij het broeklandschap in het knooppunt.

- De keerwanden in de dive-under dienen duurzaam antracietkleurig te zijn, om te benadrukken dat de weg 'de grond in snijdt'. Het dek en de randelementen van het viaduct in de A12 dienen in contrast hiermee juist lichtgrijs van kleur te zijn, leuningen antracietkleurig.

- Een leuning op de keerwand is niet toegestaan. De

valbeveiliging dient te bestaan uit het doorsteken van de keerwand en voorzetwand tot boven aangrenzend maaiveld, zodanig dat het geheel zonder leuning voldoet aan de vereiste doorvalbeveiliging.

- De afwerking van de keerwand dient te bestaan uit gebogen betonnen elementen die in één keer de volledige hoogte overspannen (geen horizontale voegen) en bestaan uit gelijke breedtes per element.

- De overgang van een grondwal / groene berm naar de insnijding met een harde keerwand dient vloeiend te verlopen, zonder abrupte verschillen in hoogte van de elementen.

- De kromming van het gebogen paneel dient te bestaan uit twee cirkelsegmenten die vloeiend in elkaar doorlopen (**korfboog**). Het onderste cirkelsegment is precies 85 graden en heeft een straal van 1,6 m. Het

bovenste cirkelsegment is afhankelijk van het niveau van het aangrenzend maaiveld. De straal van dit segment is 12 m. In alle keerwandsegmenten dient dezelfde kromming te worden toegepast. Boven het aangrenzend maaiveld dient de kromming van de achterwand gelijk te zijn aan de voorzijde van de keerwand. De breedte van de elementen is minimaal 1,5 m. De keerwand loopt af naar maaiveld tot een hoogte van maximaal 1 meter en wordt dan verticaal afgesneden.

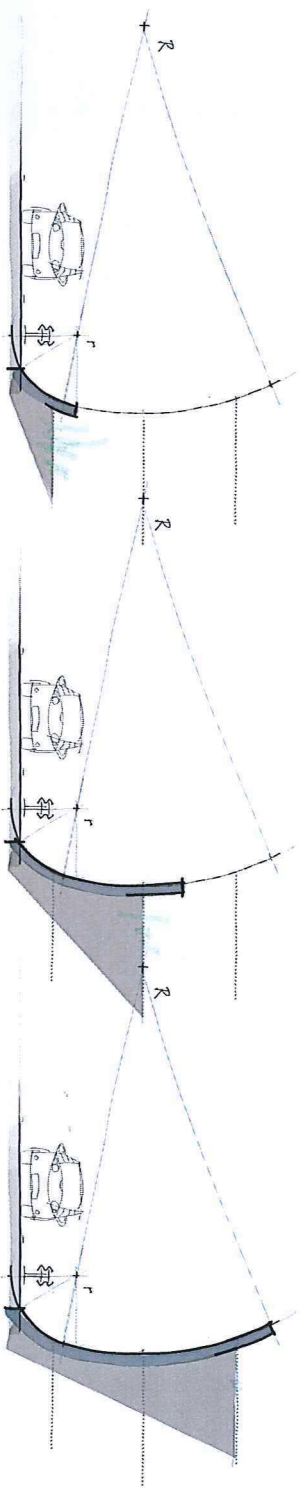
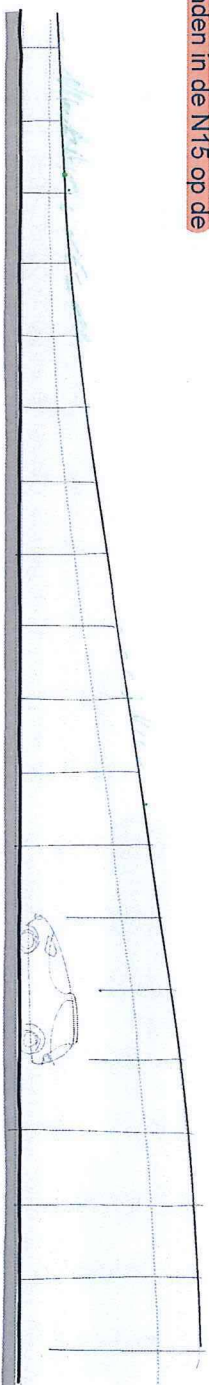
- Voor de gebogen keerwanden van de dive-under geldt dat een voorstel voor paneelindelingen, naden tussen de panelen, maximale afwijkingen in naden tussen de panelen en maximale afwijkingen in hoogten tussen de panelen aan de opdrachtgever ter goedkeuring dient te worden voorgelegd.

- Eventuele vluchtwegen en -trappenhuizen dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van het aangrenzend maaiveld en daarmee op onopvallende wijze in het landschap te zijn opgenomen.

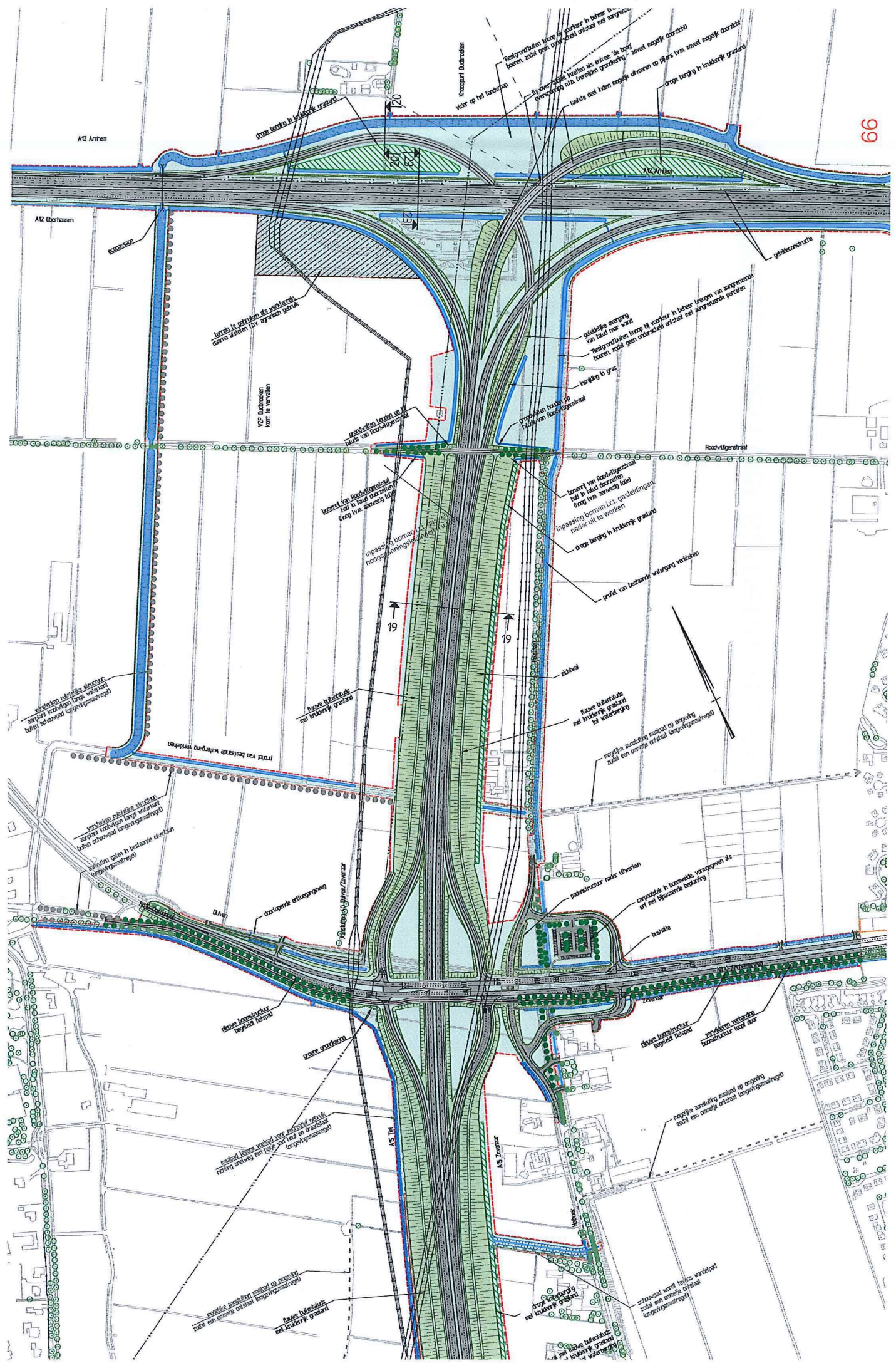
- Eventuele verlichtingsarmaturen dienen de kleur van de wand te hebben en mogen niet boven de rand van de keerwand uitsteken.



Voorbeeld van gebogen betonnen wanden in de N15 op de Maasvlakte (bron: zja.nl)



Verbeelding van de eisen aan betonnen voorzetwanden in de dive-nder: $R=12\text{ m}$, $r=1,6\text{ m}$. Dit leidt tot een samengestelde boog zonder dubbele krommingen (korfboog)



A12 Antwerpen

A12 Oostvliet

Kroonpunt Oostvliet

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15
Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15
Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Roadvlietstraat

19

19

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

Profiel van de berm op de kruising van de A12 en de A15

7. Deelgebied 4: de A12 'regenboogroute'

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpogave

Verbreding van de bestaande A12 en een nieuwe aansluiting bij Zevenaar

WHY

Tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk wordt de A12 verbreed. Voor de gehele A12 tussen Den Haag en de grens met Duitsland is al eens een inpassingsvisie opgesteld: de 'regenboogroute'. In het Landschapsplan van VIA15 is de hoofdgedachte achter de regenboogroute overgenomen: de beleving van verschillende landstypen en het streven naar verwantschap in de architectonische vormgeving van viaducten en onderdoorgangen.

De aansluiting Duiven in de A12 en het bijbehorende viaduct worden gehandhaafd. In de landschappelijke inpassing vinden beperkte aanpassingen plaats. De bestaande kwaliteiten van de aansluiting Duiven dienen te worden gehandhaafd en versterkt.

De bestaande verzorgingsplaats Aalburgen wordt circa 300 m opgeschoven richting het westen. De opgeheven verzorgingsplaats wordt een waterberging. De nieuwe verzorgingsplaats dient een prettige verblijfsplek te zijn.

De aansluiting Zevenaar (Griethse Poort) wordt opgeheven voor regulier verkeer en omgebouwd tot een toe- en afrit in geval van calamiteiten. Ten behoeve

van de verbreding van de A12 wordt de bestaande onderdoorgang verlengd. Aan de noordzijde van de A12 komt een geluidsscherm (1 m hoog). De bestaande hulppost van Rijkswaterstaat (zoutloods) wordt binnen afzienbare termijn verplaatst.

De begeleidende beplanting van het onderliggend weggennet dient hier het beeld te bepalen, waarbij een landschappelijke overgang wordt gemaakt tussen het (open) kleigebied en het zandgebied. De bestaande ondoordoorgang Griethse Poort dient aan beide zijden te worden voorzien van een nieuw, stedelijker aanzicht. Het interieur dient te worden opgefrist en voorzien van indirecte verlichting. Het ontwerp van het geluidsscherm aan de noordzijde dient te worden beschouwd in samenhang met de te verplaatsen zoutloods, met als doel een vloeiend en vanzelfsprekend verloop van het scherm. Eventueel noodzakelijke anti-verblindingsmaatregelen dienen onopvallend te zijn.

De onderwereld wordt opnieuw ingericht, waarbij de continue lijnen van de Doesburgseweg als primaire landschappelijke drager en de Oude Steeg/Nieuwe

Steeg als secundaire structuur zoveel mogelijk worden hersteld. Deze omgeving is tevens een schakel in de fietsstructuur tussen Didam, Arnhem en Zevenaar. De sociale en fysieke veiligheid en een logische routing dienen daarom op een acceptabele wijze deel uit te maken van het ontwerp.

Ten oosten van Zevenaar, ter hoogte van de Hengelderweg tussen Zevenaar en Didam, komt de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost. Onderlangs de A12 kruist hier een bundel infrastructuur: de Hengelderweg, een drukke fietsverbinding tussen Zevenaar en Didam, de spoorlijn Arnhem-Winterswijk en een lokale weg. In de breedte van de spoorkruising is rekening gehouden met de mogelijkheid van een toekomstige spoorverdubbeling: zie hiervoor het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) voor de reconstructie van de Hengelderweg. De landschappelijke inrichting sluit hierop aan. Onderdeel van de opgave is een geluidsscherm langs de noordelijke toerit (2 m hoog) en grondkeringen parallel aan de A12, langs De Braak en het Hazenpad.

De landschappelijke inpassing van de nieuwe

aansluiting Zevenaar-Oost is gebaseerd op zowel onderscheid ten opzichte van toe- en afritten elders langs de A12 als aansluiting bij het beoogde beeld van de verstedelijking tussen Zevenaar en Didam. De aansluiting dient een samenhangend onderdeel te vormen van de toekomstige stedenbouwkundige omgeving.

Langs de A12 tussen Westervoort en Zevenaar wordt een nieuwe snelfietstroute aangelegd (F12), waarvoor binnen de aansluiting Zevenaar Oost een onderdoorgang is opgenomen. Daarmee wordt voorzien in een aansluiting van de F12 op het fietspad tussen Zevenaar en Didam langs de Hengelderweg.

In het bestaande knooppunt Oud-Dijk (1961) krijgen de verbindingswegen een rijstrookverduubeling en ruimere bochten. Daarbij wordt het bestaande viaduct over de A12 gehandhaafd. Het nabijgelegen viaduct in de Ravenstraat wordt vervangen door een nieuw viaduct.

De ontwerpopgave bestaat hier uit het behouden en versterken van bestaande landschappelijke kwaliteiten. Het knooppunt vormt een herkenbaar moment in de route: een weidse binnenwereld, ingekaderd door een bosgordel. Onderdeel van de beleving vormt het gevoel van 'binnenrijden' van het knooppunt dankzij tot dicht op het asfalt geplante toegangswegen. De bosgordel zorgt voor een heldere begrenzing: vanuit de omgeving gezien verhuut het bos de snelweg, binnenin het knooppunt vormt het bos een kader rond een weids landschap uit natuurlijk grasland met losstaande boomgroepen.

De boomgroepen bestaan uit verschillende inheemse soorten (een 'arboreset'). Uitsparingen in de bosgordel bieden een geregisseerd zicht op het landschap in de omgeving (een 'vizier'). Het resultaat dient een samenhangend ensemble te zijn, waarin kunstwerken, snelwegmeubilair en andere bouwkundige elementen ondergeschikt zijn aan de landschappelijke beleving vanuit de omgeving en vanaf de snelweg.

HOW

Als onderdeel van de regenboogroute zijn zogeheten 'architectonische specificaties' opgesteld, met als doel een soort huisstijl voor de architectonische vormgeving van viaducten, geluidsschermen, onderdoorgangen en wegmeubilair. Deze huisstijl wordt in VIA15 op onderdelen bijgeschaafd: de landschappelijke omgeving dient het ankerpunt te zijn in de beleving en identiteit van de route, niet de architectonische vormgeving van individuele kunstwerken.

De architectonische specificaties zijn gebaseerd op de vier landstypen die de A12 doorsnijdt: stad, veenweide, bos en gebieden in transformatie (mozaiek). Een onderdoorgang in de stad heeft in die visie voorover hellende wanden, in het bos rechte wanden en in een veenweidegebied achterover hellende wanden. Deze dwingende indeling wordt in VIA15 bijgeschaafd ten gunste van een samenhangend beeld met een grote mate van verwantschap in de architectonische vormgeving en een zorgvuldige detaillering daarvan. In VIA15 zijn de aan te passen onderdoorgangen al voorzien van rechte wanden. Op dat profiel wordt aangesloten, waarbij de frontwanden worden uitgevoerd in baksteen.

De nieuwe onderdoorgang in de Hengelderweg bij Zevenaar sluit aan op deze beeldtaal en materialisering, waarbij de hoofdvorm domineert over de precieze indeling van tussensteunpunten.

WHAT

Aansluiting Duiven

- De bestaande bomenstructuur aan de oostzijde van het viaduct in de N810 / Noordsingel dient te worden gehandhaafd. Het oorspronkelijke plan dient te worden gecompleteerd door ook aan de westzijde eenzelfde bomenstructuur te realiseren.

Verzorgingsplaats Aalburgen

- Het ontwerp van de verzorgingsplaats dient een integraal ruimtelijk ontwerp te zijn waarin technische

eisen, landschappelijke eisen en eisen aan beheer en onderhoud tot een samenhangende ruimtelijke compositie leiden. Referentie voor de nieuwe verzorgingsplaats is de bestaande verzorgingsplaats Aalburgen: een informele rustplek, waarbij langs de rijbaan de functionele voorzieningen zijn georganiseerd aan een doorlopende 'strip'.

- In het verlichtingsplan dient rekening gehouden te worden met verschillen in gebruik: onderscheid tussen voetgangers, parkeerplaatsen voor personenauto's en voor vrachtwagenverkeer. De masthoogte en armatuur dienen afgestemd te worden op dit gebruik.

- De bestaande verzorgingsplaats dient te worden aangepast tot een waterberging met droog, kruidrijk grasland, dat zodanig overgaat in de aangrenzende natte ecozone dat landschappelijk geen grote verschillen zichtbaar zijn en uitzicht bestaat over de agrarische percelen en de ecologische zone.

- De nieuwe verzorgingsplaats wordt landschappelijke ingepast met twee elzenbroekbosjes (maximaal 1% wilg) op de koppen, uitgevoerd als waterberging.

- Tussen de snelweg en de nieuwe verzorgingsplaats dient een afschermdende beplanting te komen in de vorm van elzen.

- De verharding dient te bestaan uit alleen asfalt en beton (geen klinkers, geen tegels). De strip dient te bestaan uit rood asfalt.

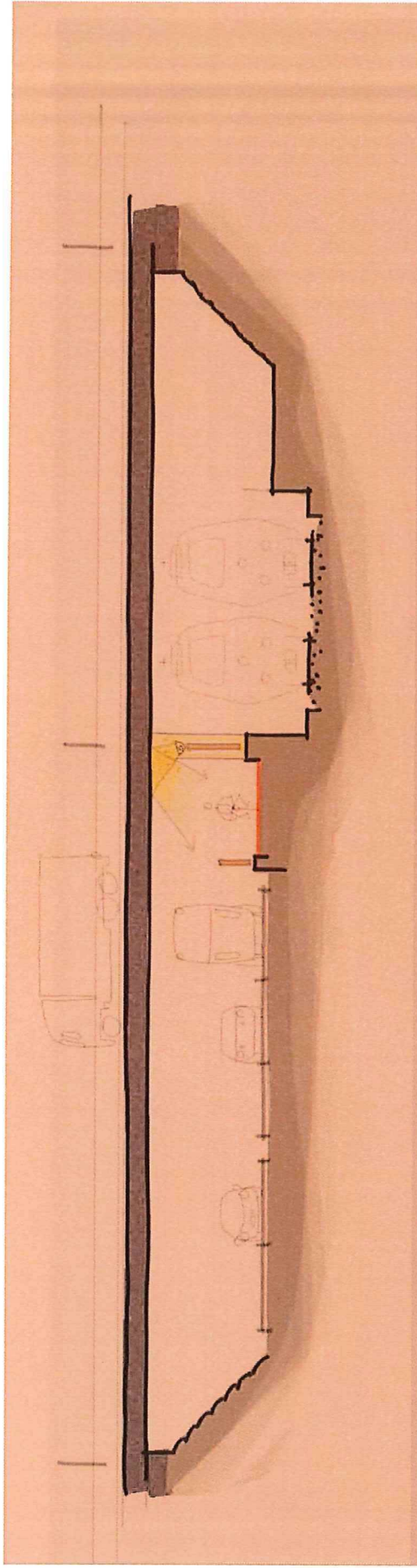
- De inrichtingselementen (zoals picknicksets, afvalbakken, lichtmasten) dienen een ingetogen uitstraling te hebben en een neutrale kleurstelling. Lichtmasten zonder uithouders.

- Picknicksets op een ruime betonplaat waarvan het oppervlak stroef is gemaakt. Geen uitgesproken kleuren.

- De opdrachtnemer dient een opstellingsplan te maken voor de inrichtingselementen op de verzorgingsplaats en dit te laten reviewen door zijn architect en landschapsarchitect.

Anti-verbinding tussen A12 en Nieuwe Steeg

- De anti-verbindingsmaatregel dient te bestaan uit een beukenhaag uit meerdere rijen.



Onderdoorgangen onder de A12 (algemeen)

- Nieuwe en te verlengen onderdoorgangen dienen aan beide zijden van de snelweg een frontwand te krijgen, die in aanzicht de volledige constructie verhuult (ook een eventuele zeeg) en tevens de doorvalbeveiliging vormt op het niveau van de snelweg.
- De frontwand dient aan zowel de snelwegzijde als aan de omgevingszijde te worden bekleed met baksteen, opgesloten tussen twee betonnen profielbanden van gelijke dikte in aanzicht: een betonband als afdeklijst en een betonband die het profiel van de onderdoorgang volgt.
- Het profiel van wanden, plafond en overgangen hiertussen dient gelijk te zijn aan dat van de bestaande onderdoorgang.

- De bekleding van de frontwand dient te bestaan uit een mélange van bakstenen in rode en roodbruine tinten, uitgevoerd in een Vlaams verband met een verticale profilering van wisselende diepte. De profilering dient eventuele verticale voegen tussen bouwkundige elementen te maskeren.
- De verlichting van het nieuwe deel dient ingekast te zijn in de wand (geen opbouw), en in lijn te liggen met de bestaande verlichting. Kabels en leidingen mogen niet zichtbaar zijn (geen opbouw).

- De onderdoorgangen dienen te worden voorzien van een indirecte LED-verlichting, dat wil zeggen: verlichting die via het aanschijnen van wanden en het plafond het

wegdek verlicht.

- De wanden van zowel de nieuwe als bestaande onderdoorgang dienen te worden gekeimd in de kleur wit en voorzien van een 2m hoge strook witte tegels 10x10 cm op 1m boven niveau verharding.
- De naam van onderdoorgangen dient aangebracht te worden in het baksteenvlak van de frontwand, op dezelfde wijze als in de onderdoorgangen van project A12 Lunetten-Veendaal.

Hengelderweg en spoorlijn Arnhem - Winterswijk

- Het dwarsprofiel van de infrastructuurbundel onder het viaduct over de Hengelderweg en de spoorlijn Arnhem-Winterswijk verdient specifieke aandacht. Bij het doorgaande fietspad Didam-Zevenaar, dat tussen het wegverkeer en de spoorbaan ligt, vraagt de beleving en het gevoel van geborgenheid van de fietser extra aandacht in de harde technische onderwereld. Het fietspad dient onder het dek minimaal een meter hoger te worden gelegd dan de weg.
- De steunpunten van het nieuwe viaduct over de Hengelderweg dienen te worden uitgevoerd met ronde kolommen zodat doorzicht opzij mogelijk is. Kolommen en een eventuele onderslagbalk dienen visueel één element te vormen. Het geheel hiervan dient terug te liggen ten opzichte van de voorzijde van de frontwand, zodat de frontwand in het beeld dominant is ten

opzichte van de ondersteuning. De kolommenrij dient te worden gepositioneerd tussen het fietspad en de spoorlijn. Tussen alle opeenvolgende kolommen dient verlichting te worden aangebracht.

- De leuning tussen het fietspad en de provinciale weg en het hekwerk tussen het fietspad en de spoorlijn dienen te bestaan uit een boven- en onderregel met daartussen ranke, verticale elementen in de kleur antraciet. Prikkelraad en puntige vormen zijn niet toegestaan.

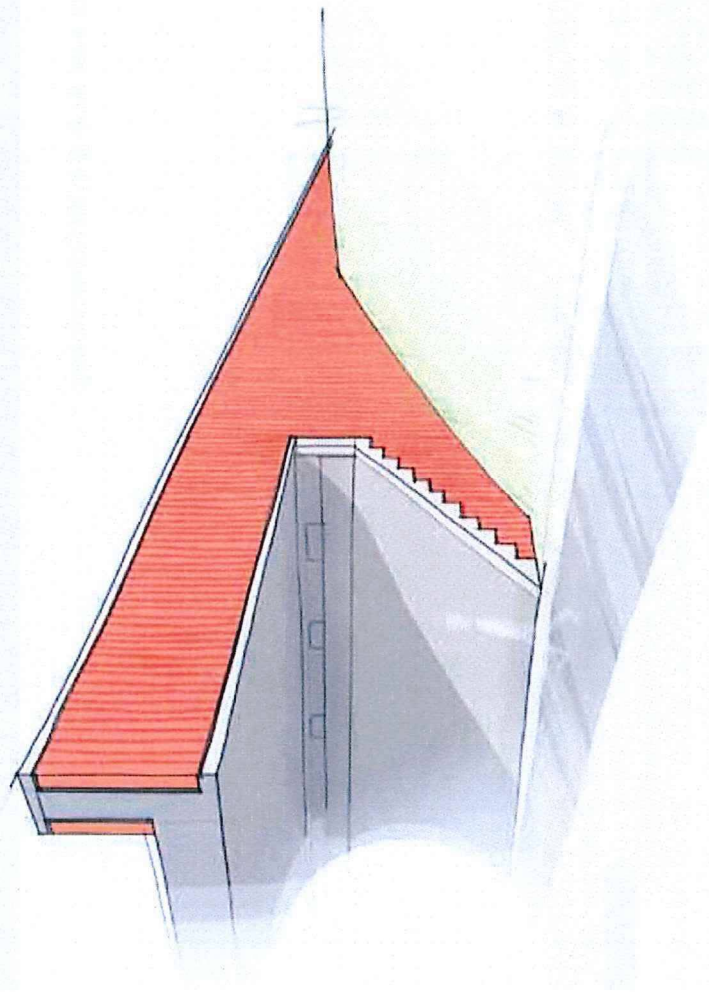
- Het nieuwe viaduct over de Hengelderweg dient te worden uitgevoerd met schuine zijwanden (hooggelegen landhoofden) en aan te sluiten bij de materialisering en architectonische vormgeving van de onderdoorgangen met verticale wanden. Hiertoe dient de frontwand een nauw verwante detaillering te krijgen.
- Eventuele verlichting onder het nieuwe viaduct dient te zijn uitgevoerd als inkassing in het beton van het tussensteunpunt (geen opbouw).
- Kabels en leidingen mogen niet in het zicht komen (ook hemelwaterafvoerleidingen niet).

Grondkeringen Braak en Hazenpad

De grondkeringen parallel aan de A12, langs De Braak en het Hazenpad, dienen te bestaan uit een afwerking van schanskorven met antracietkleurige keien.



Verlengde onderdoorgang in de A12 in Maarn
(bron: qwa.nl)



Baksteen frontwanden dienen een verticale profilering te krijgen die naden en voegen verhult.



Referentie: viaduct over de A12 in de Schelmseweg
(bron: google)

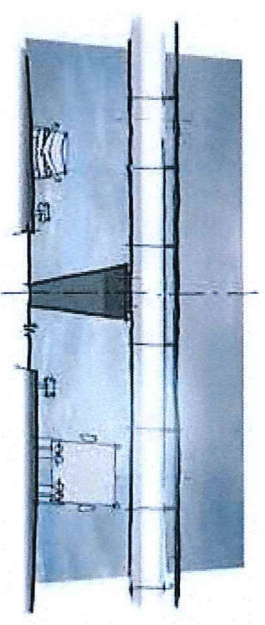
Knooppunt Oud-Dijk: nieuw viaduct over de A12 in de Ravenstraat

- In het ontwerp van het viaduct dient sprake te zijn van continuïteit van de Ravenstraat, zonder plotseling wijzigingen in het dwarsprofiel.
- De architectonische vormgeving van het nieuwe viaduct dient verwacht te zijn aan het viaduct over de A12 in de Schelmseweg (N1785) in Arnhem.

De verwantschap dient tot uitdrukking te komen

(in de kruisingshoek met de A12 (diagonaal), de ligging op bestrate taluds parallel aan de A12, de architectonische vormgeving van het tussensteunpunt, de randdetailering en de leuningen.

- Anders dan het viaduct in Schelmseweg dient de Ravenstraat een verjonging te krijgen in de randligger en een randelement waarvan het afgeschuinde ondervlak de lijn van die verjonging doorzet. Ook dient de kleurstelling anders te zijn: antracietkleurige



taludbestrating, een antracietkleurig tussensteunpunt, lichtgrijze dekranden, antracietkleurige leuningen.

Deze kleurstelling is een doorvertaling van de toegepaste kleurstelling bij atslag Oosterbeek (A12).

- De geometrie van de leuning dient conform de leuning van de Schelmseweg te zijn, dat wil zeggen: een leuning uit strips, die niet haaks op de kruisende weg staan, maar haaks op de richting van de snelweg ten behoeve van maximale transparantie.

Knooppunt Oud-Dijk: beplanting

- De bestaande bosgordel rond de knoop dient verder te worden verdicht, waarbij op twee plaatsen een 'venster op het landschap' wordt vrijgelaten: eenmaal aan de noordzijde van de A12 en eenmaal aan de zuidzijde. De vensters geven een doorkijk naar het achterliggende landschap.

- Het maaiveld blijft grotendeels ongemoeid maar kan omwille van passende groeiomstandigheden bij de boomsoort licht worden verhoogd. Verhogingen, vergravingen en taluds in de binnenlussen worden organisch, met zeer flauwe taluds vormgegeven. Het grondlichaam van de bestaande verbindingsboog

wordt afgegraven zodat de voormalige functie in het terrein onherkenbaar is. Technische lijnen worden niet benadrukt.

- De bosgordel dient te worden verdicht met inheemse boomsoorten, met name eik en es, en een dichte randbeplanting van struikvormers.

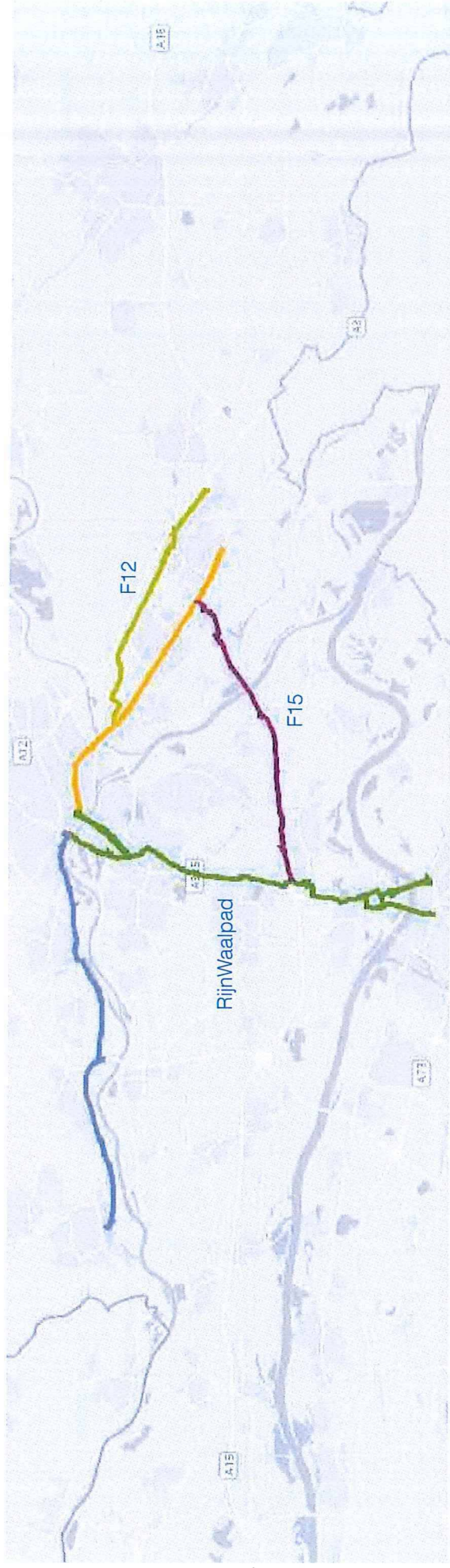
- Het 'arboretum' dient te bestaan uit natuurlijk kruidenrijk grasland (extensief beheerd) met verspreid staande bomen en boomgroepen. Aan de te handhaven bomen dienen bomen en boomgroepen te worden toegevoegd, waarbij de keuze van soorten bijdraagt aan een sterke seizoensbeleving, zoals: kastanje, acacia, vleugelhoot, plataan, hollandse linde, rode esdoorn, zilversdoorn,

rode kastanje, zwarte berk, trompetboom, rode beuk, zachte es, gleditia, winterik, Amerikaanse eik robinia, magnolia, rhododendron, krenteboompje, ribes en dergelijke.

In totaal dienen circa 200 bomen te worden geplant, verdeeld over minimaal 15 soorten in aantallen van circa 3-15 exemplaren, individueel geplant in groepjes van 3-5 stuks en 200 struikvormers verdeeld over 5 soorten met verschillende bloikleuren, groepsgewijs geplant in groepen van 10-30 stuks.



8. Parallel aan de A15: snelfietsroute F15



SNELFIETSRoutes: een nieuwe route F15 (en een stukje F12)

Onderdeel van ViA15 is een bestuurlijke overeenkomst over de nieuwe snelfietsroute F15, die min of meer parallel loopt aan de A15. Bij de aansluiting Hengelder valt een klein deel van de nieuwe snelfietsroute F12 binnen de scope. Het EPvE bouwt voort op de bestuurlijke afspraken en biedt een kader voor de architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing. Een snelfietsroute is een relatief nieuw fenomeen. Daarom eerst een korte toelichting van enkele uitgangspunten en karakteristieken.

Wat is een snelfietsroute?

Op snelfietsroutesgelderland.nl staat de volgende omschrijving (mei 2017):

„Snelfietsroutes zijn rechtstreekse routes op langere afstanden (15 tot 20 kilometer) die steden en/of woonwerklocaties met elkaar verbinden. (...) De snelfietsroutes hebben glad asfalt, weinig obstakels en goede verlichting. Verder is er op snelfietsroutes zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van

ander verkeer.

Voordelen voor fietsers:

- Tijdsbesparend: Voorrang voor de fietser; routes tot in hartje stad en weinig omwegen;
- Comfortabel: Flauwe bochten, vlak asfalt en lichte hellingen;
- Ruim: Ruimte om met zijn tweeën naast elkaar te fietsen én om in te halen;
- Veilig: Auto's en fietsers zo veel mogelijk gescheiden, brede en toegankelijke fietstunnels en goede verlichting;
- Herkenbaar: Eenduidige bewegwijzering en herkenbaar rood asfalt;
- Gezond: Fietsen is gezond!”

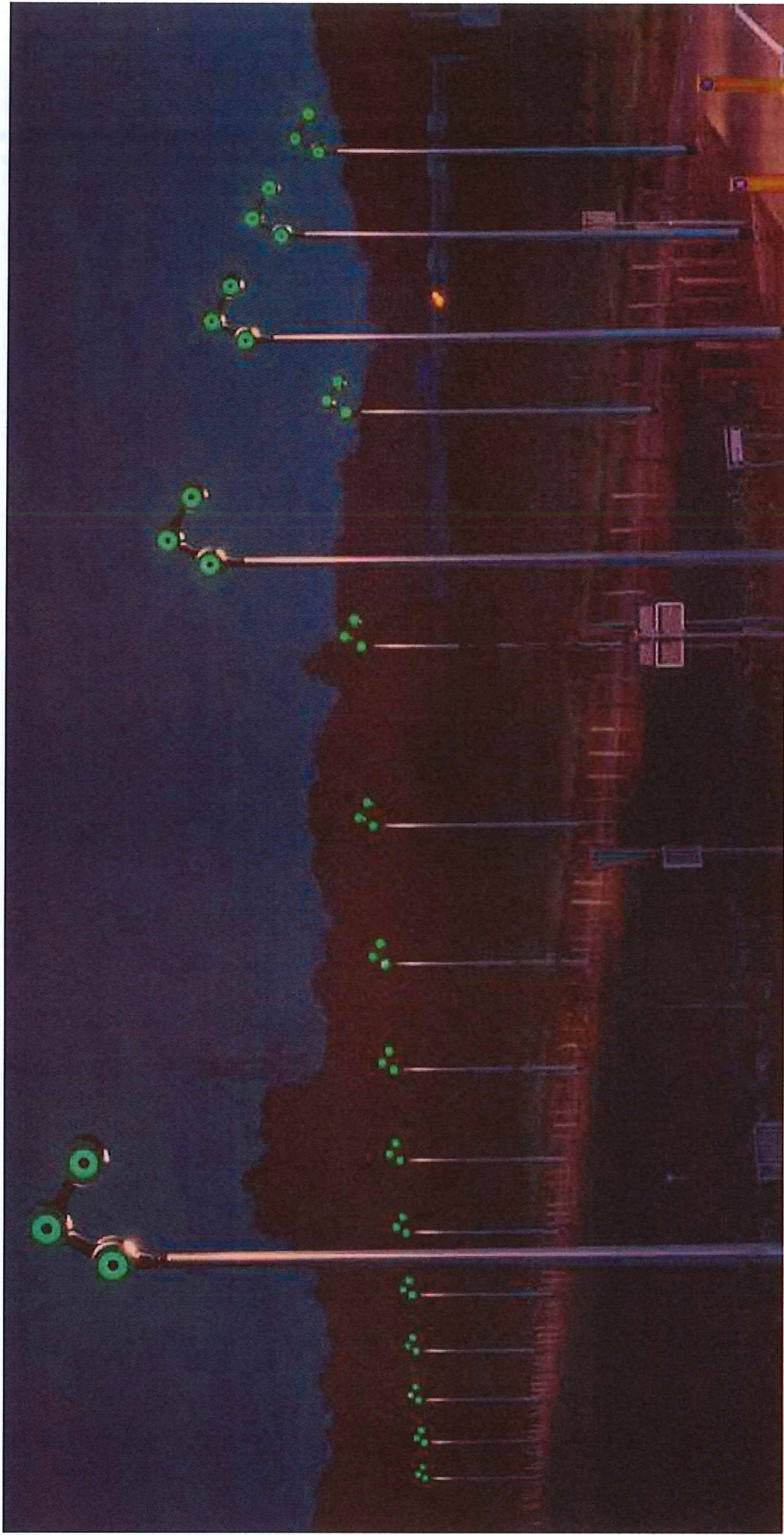
Wat opvalt is dat deze beschrijving een mix is van verkeerskundige principes en marketing. Een prettige ruimtelijke beleving is geen doelstelling. Zou dat niet ook bijdragen aan de ambitie mensen op de fiets te krijgen?

Het EPvE biedt daarom een kader voor de ruimtelijke kwaliteit van de snelfietsroutes.

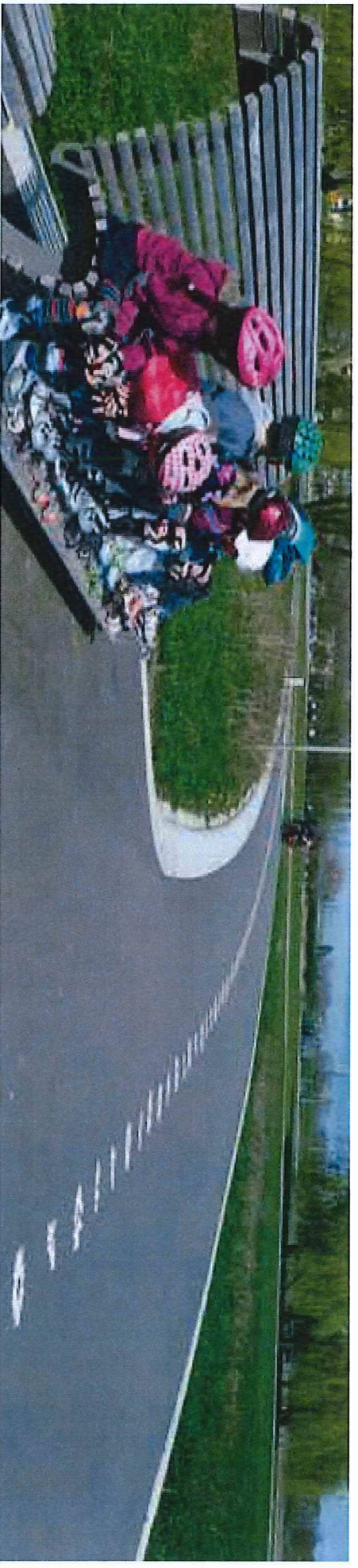
Karakteristiek van de eerste route: het RijnWaalpad

In Gelderland zijn inmiddels meerdere snelfietsroutes gerealiseerd. In de verschijningsvorm is daarbij telkens voortgeborduurd op de eerste Gelderse snelfietsroute: het RijnWaalpad. Karakteristiek voor deze route is:

- Van binnenstad naar binnenstad (Rijnkade-Waalkade), langs de snelweg A325
- Circa 17 km lang, over bestaande en nieuwe paden, langs nieuwbouwwijken en door Park Lingezegen
- Rood asfalt (overwegend)
- Een 'Haltepunt' aan de Sillestraat
- Een herkenbaar logo in de vorm van een kettingschakel, aangebracht in LED-verlichting met paars-groene accentverlichting (buiten de bebouwde kom) en in een paars-groen lichtkunstwerk in een onderdoorgang
- Zowel een glad betonnen fietstunnel (Bemmelseweg) als een nadrukkelijk 'vormgegeven' fietstunnel met schanskorven (Ressen), beide met schuine wanden
- Afscherming tussen snelfietsroute en A325 in de vorm van paars-bruine borden met het opschrift RijnWaalpad.



In vergelijking met het RijnWaalpad langs de A325 dient het nieuwe snelfietspad langs V/A15 een rustiger verlichtingsbeeld te krijgen. (bron: atelierlek.nl)



Vergelijking RijnWaalpad met snelfietsroute F15

De nieuwe snelfietsroute langs de A15 heeft andere kenmerken dan het RijnWaalpad. Opvallend is bijvoorbeeld dat:

- De route vrijwel geheel over nieuw aan te leggen landwegen en paden loopt, langs een eveneens geheel nieuwe A15
- De route door vier verschillende, relatief open landschappen voert
- De route halverwege een herkenbare climax krijgt: de nieuwe brug over natuurgebied de Gelderse Poort en het Pannerdensch kanaal
- De route twee gebieden verbindt die van oudsher gescheiden zijn geweest, langs en in de nabijheid van beeldbepalende historische gebouwen ('havezaten')
- Deze route geen 'eindbestemmingen' heeft. Het is een verbinding tussen het RijnWaalpad en snelfietsroute De Liemers.

WHY

De snelfietsroute F15 dient herkenbaar te zijn als onderdeel van het snelfietsroutenetwerk, zonder dat dit ten koste gaat van de landschappelijke inpassing. Langs grote delen van de route verdraagt het kwetsbare, open

rivierlandschap geen opvallende accentverlichting. Daarmee is de **ontwerpopgave**: hoe kan de route ook met minder accenten herkenbaar zijn als onderdeel **van** het snelfietsnetwerk? Op bestaande wegen dient de uitstraling van de snelfietsroute bij te dragen aan het gevoel dat de auto 'te gast' is.

De snelfietsroute ligt weliswaar parallel aan de A15, maar de beleving van de fietser dient gericht te zijn op de omgeving, waarbij de beschikbare ruimte wordt benut om het fietspad zowel horizontaal als verticaal een alignment te geven dat verschilt van dat van de A15 en zich voegt naar de omgeving. De route dient te voorzien in rustmomenten die een prettige verblijfsplek bieden voor een korte pauze.

Nabijgelegen rijksmonumenten, historische gebouwen en landschappelijke dragers dienen herkenbare ankerpunten te vormen in de oriëntatie, bijvoorbeeld het zicht op de Loowaard en Huis Rijswijk (waar de snelfietsroute over het oorspronkelijke erf loopt). De aansluiting op het RijnWaalpad en De Liemers leidt tot een nieuw fenomeen: een snelfietsknooppunt. Deze ontwerpopgave dient te leiden tot een onderscheidbare plek met een eigen identiteit. Een plek die een herkenbaar moment vormt in de route.

Fietspad 'Het Lint', in het Maximapark in Utrecht, met madeliefjes in de beijling als herkenbaar logo

HOW

- De twee uiteinden van de route, de aansluiting op het RijnWaalpad en De Liemers, dienen te worden ontworpen als 'snelfietsknooppunt'. Een snelfietsknooppunt is een plek die meer is dan alleen een samenkomst van twee routes. Een plek met een eigen identiteit, die tot uitdrukking komt in een herkenbare landschappelijke inrichting, die refereert aan de omgeving van de snelfietsroute, bijvoorbeeld aan de kastelen en havezaten (kasteel Ressen, De Beerencloauw bij Groessen). Ook **het verlichtingsconcept** is hier meer dan de toevallige samenkomst van de verlichting langs twee routes.
- Langs de route dienen vier rustpunten te worden gerealiseerd. De locaties hiervoor zijn: nabij de beide aanlandingen van de **brug (Rijnindijk en Kandadijk)**, nabij de fietsbrug over de Linde en nabij Huis Rijswijk.
- De architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van de rustpunten dient terughoudend te zijn, in rustige kleuren en materialen, ingericht op de beleving van de landschappelijke omgeving. Het meubilair dient nauw verwant te zijn aan de vormgeving en materialisering van de rustpunten die in de huissijl van Park Lingezegen zijn gerealiseerd langs snelfietsroute F325.

- De fietsbruggen dienen zoveel mogelijk haaks over de watergang te liggen, omdat de watergang de dominante landschapsstructuur is.

- In onderdoorgangen dient een combinatie te worden gemaakt van fietsroute en watergang, in één onderdoorgang, zonder tussensteunpunten. Dit geldt in elk geval voor de onderdoorgang onder de Van Elkweg met de nabijgelegen watergang. In de onderdoorgang onder de Hengelderweg (in combinatie met de Hengelder Leigraaf) en de onderdoorgang onder De Plak dient onderzocht te worden of en op welke wijze deze combinatie mogelijk is, met als aandachtspunt dat ter hoogte van de woning achter het geluidsscherm bij De Plak de watergang in een duiker komt.

- In de verlichting van de snelfietsroute dient sprake te zijn van een afgewogen samenhang tussen de herkenbaarheid van de route (accentuering) en de landschappelijke beleving (less is more).

WHAT

Verharding

- De kleur van de verharding (rood versus zwart) is vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomst. Bijtoepassing van rood asfalt dient de kleur hiervan een type rood te zijn dat past bij de baksteenkleur van gebouwen in de omgeving (niet 'verkeersroze').

- Op de brug en aanbruggen dient in de verharding het

logo van de snelfietsroute, de kettingschakel, herkenbaar te zijn aangebracht in de belijning (circa 1 logo per 100 m). Referentie: de belijning van Het Lint in het Maximapark in Utrecht. Hiermee is de herkenbaarheid als snelfietsroute niet alleen afhankelijk van de kleur asfalt en de toepassing van lichtmasten met logo.

Verlichting

- Het snelfietspad dient herkenbaar te zijn als onderdeel van het grotere snelfietsnetwerk in Gelderland, door de toepassing van het Gelderse snelfietslogo in de verlichting (de 'kettingschakel')

- Voor de snelfietsroute voor en na de brug geldt dat de verlichting dient te bestaan uit LED-verlichting en dient te worden afgestemd op de landschappelijke omgeving. In het algemeen geldt: *less is more*. Met name in de open landschappen dient terughoudend te worden omgesprongen met accentverlichting. Bij kruispunten en snelfietsknooppunten is accentverlichting juist gewenst als bijdrage aan de oriëntatie en herkenbaarheid van de route.

- Verlichting in fietstunnels dient te bestaan uit inbouw LED-verlichting, waarvan ook de kabels en leidingen niet zichtbaar zijn (geen opbouw).

Rustpunten

- Per rustpunt dient minimaal een bankje, informatiebord en prullenbak te worden gerealiseerd, specifiek voor de plek ontworpen (geen catalogusproduct).

Fietsbruggen

- De kruising van de snelfietsroute F15 met de Bemmelse Zeeg en met de Linge en de fietsbrug in de F12 over de Hengelder Leigraaf dienen uitgevoerd te worden als fietsbruggen die architectonisch verwant zijn aan de bestaande brug over de Linge in het RijnWaalpad. In tegenstelling tot die brug dient de naamgeving van de nieuwe fietsbruggen integraal deel uit te maken van het ontwerp van de leuning, in bijpassende geometrie, kleuren en materialisering.

Onderdoorgangen

- De drie nieuwe onderdoorgangen in de snelfietsroutes binnen de scope van ViA15 (De Plak en de Van Elkweg in de F15 en de fietstunnel in F12 onder de Hengelderweg) dienen architectonisch verwant te zijn aan de fietstunnel in de F325 onder de Bemmelseweg: wanden die over de volledige hoogte schuin achterover hellen en via een boogstraal overgaan in een vlak plafond. De helling van de wanden (circa 15 graden) en de boogstraal (circa 0,70 m) dienen gelijk te zijn aan de referentietunnel.

- De afwerking van de wanden en het plafond dient overal te bestaan uit een glad, goed reinigbaar betonoppervlak met anti-graffiti coating.

- De verlichting dient te bestaan uit inbouw LED-verlichting in het plafond.

- Eventuele pompputten en bijbehorende kasten dienen onopvallend ingepast te zijn.



Referentie wandafwerking en overgang wand-plafond:
de fietstunnel onder de Bemmelseweg in de F325
(verlichting niet representatief)



Referentie fietsbruggen F15:
fietsbrug over de Linge in de F325.



Referentie rustpunt:
bankje en informatiebord langs de F325.

9. Energieopwekking in relatie tot ruimtelijke kwaliteit



De Rampsolbrug in de N50 bij Zwolle, waarin monokristallijne zonnepanelen integraal deel uitmaken van de randafwerking. (bron: tvoost.nl)

ENERGIEOPWEKKING: esthetische eisen

Inleiding

De aanleiding voor dit hoofdstuk is het plan om VIA15 'energieneutraal' te maken dankzij een combinatie van energiebesparing en -opwekking. VIA15 is niet het eerste infrastructuurproject waarin sprake is van energieopwekking, niet het eerste project waarin sprake is van 'energieneutraal' en evenmin het eerste DBFM-contract waarin dat gebeurt. Recente grote infrastructuurprojecten waarin energieopwekking deel uitmaakt van de opgave, als eis of als ambitie, zijn bijvoorbeeld de verbreding van de A6 bij Almere, de aanleg van de A24 Blankenburgverbinding in Rotterdam en de versterking van de Afsluitdijk.

In het EPvE van VIA15 wordt de aandacht specifiek gericht op energieopwekking met zonnepanelen. Waarom? Omdat andere vormen van energieopwekking ofwel weinig zichtbaar zijn en daarmee niet relevant voor het EPvE (denk aan warmtecollectoren in asfalt), ofwel onwaarschijnlijk zijn binnen de logica van DBFM-contracten (denk aan planologische procedures of het experimentele karakter van de benodigde technologie in relatie tot de financiering door banken).

Het EPvE maakt geen keuze voor een bepaalde locatie, maar stelt wel eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van de toepassing van zonnepanelen.

WHY

Bij toepassing van zonnepanelen in VIA15 dient sprake te zijn van een integrale ontwerpbenadering, waarbij de zonnepanelen op een overtuigende schaal en toekomstvast worden ingepast, zonder afbreuk te doen aan landschappelijke kwaliteiten. Energieopwekking met zonnepanelen dient niet benaderd te worden als puur technische opgave (een installatie met een zo hoog mogelijk rendement), maar als een ruimtelijke ontwerpopgave.

Een zonnepaneel heeft niet alleen een relevante opbrengst op het zuiden gericht, onder een hoek van 30-40 graden, maar ook in allerlei andere richtingen en hellingen. Bovendien is het moment van opwekking een belangrijke factor in relatie tot vraag en aanbod: andere oriëntaties dan op het zuid gericht, dragen bij aan een gunstige verdeling van opgewekte energie gedurende de dag (peak-shaving). In de locatie, oriëntatie en schuinstand van zonnepanelen dient daarom niet het maximale rendement leidend te zijn in het ontwerp, maar de integrale ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de landschappelijke inrichting.

In analogie met gebouwen is snelweginfrastructuur onder te verdelen in het 'casco' (grondlichamen, constructies enz.), de 'bouwkundige schil' (randelementen,

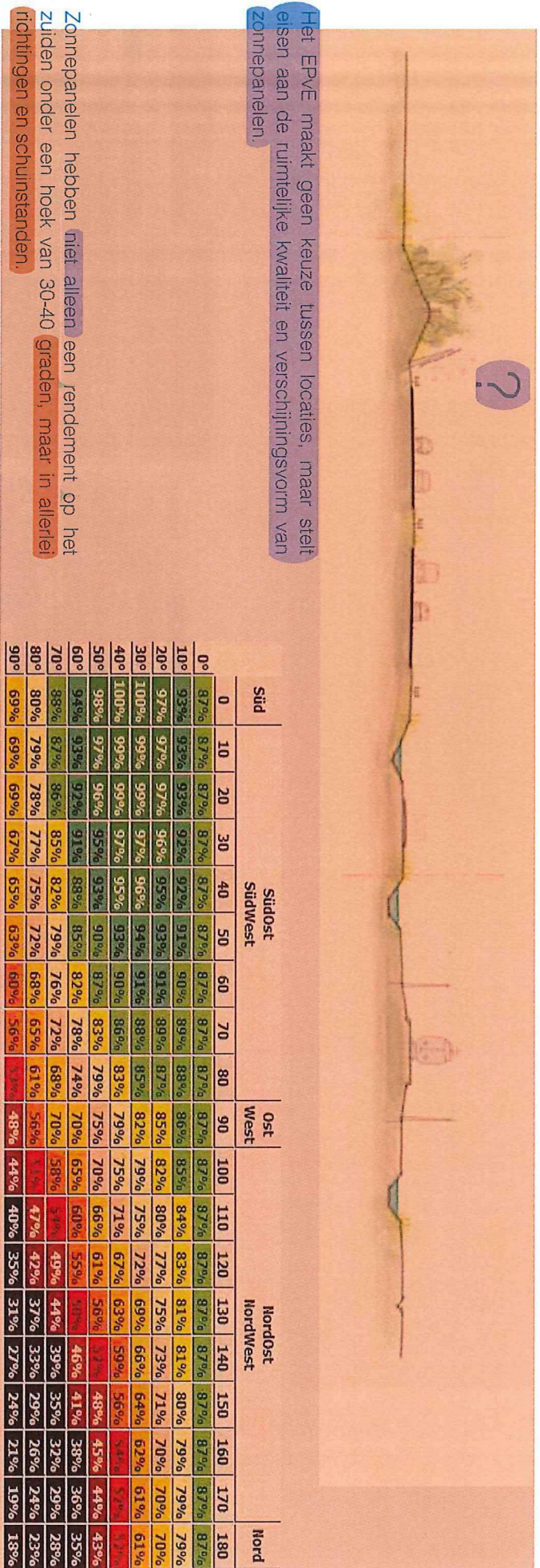
geluidsschermen enz.), de 'installaties' (portalen, lichtmasten enz.) en interieurelementen zoals en vloerbedekking (asfalt). Deze onderdelen hebben een verschillende levensduur. Het casco gaat vaak minstens 50 jaar mee, zonder grote wijzigingen. De schil wordt soms tussentijds al gerenoveerd. De installaties zijn al na 15 jaar aan vervanging toe en de vloerbedekking nog eerder. In VIA15 dienen zonnepanelen niet te worden beschouwd als 'installatie' die is toegevoegd aan het bouwwerk (zoals een airco-unit aan een gevel), maar als een onderdeel van de bouwkundige schil dat esthetisch op aantrekkelijke wijze deel uitmaakt van het bouwwerk (zoals een raamkozijn).

Vooralsnog zijn veel zonnepanelen weinig circulair. Gestreefd dient te worden naar maximale circulariteit.

HOW

Alle voor de verschijningsvorm relevante parameters, zoals locatie, oriëntatie, schuinstand, reflectie, afschermings- en onderhoudsvoorzieningen dienen integraal deel uit te maken van het ruimtelijk ontwerp en mogen geen afbreuk doen aan de landschappelijke en architectonische kwaliteit. Bij toepassing in kunstwerken dienen zonnepanelen te zijn ontworpen als integraal onderdeel van het architectonisch concept van het totale kunstwerk.

Het EPvE maakt geen keuze tussen locaties, maar stelt eisen aan de ruimtelijke kwaliteit en verschijningsvorm van Zonnepanelen.



Zonnepanelen hebben niet alleen een rendement op het zuiden onder een hoek van 30-40 graden, maar in allerlei richtingen en schuinstanden.

- Vandalismebestendigheid, verkeersveiligheid, en niet leesbaar zijn als een 'toevoeging'. Daarbij dient onderhoud (toegankelijkheid) en de benodigde sprake te zijn van een overtuigende schaalgrootte en installatietechniek dienen integraal deel uit te maken van het ruimtelijk ontwerp, waarbij de noodzakelijke kleurstelling als geometrie van de brug al voorgesorteerd technische voorzieningen niet opvallend aanwezig op de mogelijke van een onvallende integratie van mogen zijn in het beeld vanuit de omgeving of in het panelen in de brugrand.
- beeld van de weggebruiker.
- De toepassing van zonnepanelen dient modular te zijn - indien zonnepanelen worden toegepast in het zichtveld en gemakkelijk vervangbaar.
- Bij toepassing van zonnepanelen in kunstwerken dient beeld vanaf de snelweg, bijvoorbeeld als scherm of op een sprake te zijn van een integraal ontwerp waarin de grondlichaam, dient sprake te zijn van continuïteit in het beeld. De beëindiging van een cluster zonnepanelen dient niet 'getrapt' te zijn, maar een doorlopend lijn te volgen.

WHAT

- De zonnepanelen dienen te bestaan uit panelen met een regelmatige structuur (zoals monokristallijne of amorf panelen, zonnefolie). Een eventuele behuizing dient donkergrijs of zwart te zijn. De toepassing van onregelmatig ogende panelen (zoals polykristallijne panelen) is niet toegestaan.
- De toepassing van zonnepanelen dient te bestaan uit een zorgvuldige compositie en bouwkundige detaillering, waarbij het resultaat bestaat uit een abstract en gelijkmatig beeld, dat niet wordt verstoord door bevestigingsconstructies, kabels en leidingen.



Scherp uit zonnepanelen langs de snelweg A22 in Noord-Italië

VIA15

Esthetisch Programma van Eisen
versie oktober 2017

Opdrachtgever:

Rijkswaterstaat Grote Projecten & Onderhoud
Projectteam VIA15
bezoekadres: Eusebiusbuitensingel 66
postadres: Postbus 25
NL-6200 MA Maastricht



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opgesteld in samenspraak met de Commissie
Ruimtelijke Kwaliteit VIA15 (CRK). Tussen haakjes
voormalig leden:

Ruben Bakker, Wilma Broer, Marco Heres, Jan
Willem de Jager, Jacqueline Rijpert), Eef van
Kopenhagen, Evelien Lugtenhorst, Maarten
Roest (Jorinde Bakker), Josh Sijbom, Jan Wabeke
en Ruud Westerhof (Martin Mekking).

Het EPvE is opgesteld door:

Michel Heesen architectuur + landschap
Prins Hendrikstraat 10
NL-6828 GR Arnhem
T +31624551552

in samenspraak met Hank van Tilborg (H+N+S)

Colofon

M

A map of the Eindhoven region in the Netherlands, showing the A15 highway corridor. The map features a network of orange lines representing roads, blue lines for water bodies, and grey patches for urban areas. The A15 corridor is highlighted with a blue line. The text 'ViA15' is visible on the map near the center-right.

ViA15

Esthetisch Programma van Eisen (EPvE)

versie oktober 2017

Inhoud

Leeswijzer

1. Inleiding: ontwerpvrijheid in het EPvE	06
2. Ruimtelijke kwaliteit op hoofdlijnen: samenvatting van het Landschapsplan ViA15	08
3. Algemene eisen: continuïteit en contrast	13
4. Deelgebied 1: de A15 'stromenroute'	22
4.1 Snelwegbeeld, beleving vanuit omgeving	
4.2 Knooppunt Valburg (A15/A50) tot en met knooppunt Ressen (A15/A325)	
4.3 Geluidswal bij Bommel en viaduct De Plak	
4.4 Aansluiting Bommel (N839) en fietstunnel	
4.5 Brug over de Linge en viaduct over de Kampsestraat	
5. Deelgebied 2: de A15 als een complex van bruggen	35
6. Deelgebied 3: de A15 verscholen in het landschap	52
6.1 Verdiept en half-verdiepte ligging bij Groessen en Helhoek	
6.2 Verbijzondering: Huis Rijswijk	
6.3 Zichtwallen, aansluiting A15 Duiven / Zevenaar (N810), carpoolplaats en Roodwilligenstraat	
6.4 Knooppunt 'De Liemers' (A12/A15)	
7. Deelgebied 4: de A12 als 'regenboogroute'	67
8. Parallel aan de A15: snelfietsroute F15	79
9. Energieopwekking en ruimtelijke kwaliteit	88
Colofon	93

Leeswijzer

Leeswijzer: doel en status EPvE

Het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) van ViA15 is een contractdocument dat als toetsingskader dient voor de ruimtelijke kwaliteit van ViA15, met name de landschappelijke inpassing, inrichting en architectonische vormgeving. De inhoud van dit document bestaat daarmee uit meer dan alleen eisen aan 'esthetiek'. Ruimtelijke kwaliteit is in dit document opgevat als de samenhang tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

Het EPvE van ViA15 is opgesteld in samenspraak met een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK ViA15) waarin onder meer Rijkswaterstaat, de provincie Gelderland en de gemeenten Lingewaard, Duiven en Zevenaar zijn vertegenwoordigd.

Het EPvE borduurt voort op het Landschapsplan en wordt, na bestuurlijke vaststelling, toegevoegd aan de Welstandsnota's van de betrokken gemeenten. Het vormt daarmee niet alleen het ruimtelijk toetsingskader voor ViA15, maar ook voor de gemeenten.

Hoofdstuk 1 beschrijft de werkwijze: dit EPvE is opgebouwd volgens het principe *why-how-what*. De bedoeling hiervan is dat een hiërarchie zichtbaar blijft in de contracteisen. Het beoogde resultaat is een goede balans tussen het waarborgen van de gewenste ruimtelijke kwaliteit en voldoende ontwerpvrijheid.

Hoofdstuk 2 is een samenvatting van het Landschapsplan. De in het Landschapsplan beschreven indeling in vier ruimtelijk samenhangende deelgebieden is overgenomen in het EPvE.

Hoofdstuk 3 bevat algemene eisen die op het gehele project van toepassing zijn, zoals eisen aan viaducten, verlichting, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen.

De hoofdstukken 4, 5, 6 en 7 gaan elk in op een ruimtelijk samenhangend deelgebied:

- de A15 'stromenroute'
- de A15 als 'complex van bruggen en aanbruggen'
- de A15 'verscholen in het landschap'
- de A12 'regenboogroute'

Onderdeel hiervan zijn twee ontwerpopgaven die in het Landschapsplan als 'majeur' zijn bestempeld: de kruising van het rijnstrangenlandschap en de overgang tussen de Betuwe en De Liemers. Anders gezegd: de nieuwe brug en het nieuwe knooppunt.

Hoofdstuk 8 bevat een ruimtelijk kader voor de nieuwe snelfietsroute F15. Het nieuwe snelfietspad ligt min of meer parallel aan de A15. Deze opgave komt voort uit een aanvullende bestuursovereenkomst. Ook een deel van de snelfietsroute F12 is onderdeel van de scope van ViA15.

Hoofdstuk 9 gaat over energieopwekking in relatie tot ruimtelijke kwaliteit. Parallel aan het opstellen van het EPvE heeft overleg plaatsgevonden over duurzaamheid en leefomgevingskwaliteit. Een van de besproken mogelijkheden is het realiseren van een 'energieneutrale snelweg', waarlangs energieopwekking plaatsvindt met zonnepanelen. Dit heeft invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Daarom worden hiervoor eisen opgenomen in het EPvE.



Opening snelweg Arnhem - Zevenaar: 'de laatste beletselen', circa 1961-1962
(bron: beeldbank Rijkswaterstaat)



Het 'ontvangende landschap' van ViA15
(bron: afbeelding uit het Landschapsplan ViA15)

1. Inleiding: ontwerpvrijheid in het EPvE

why - how - what

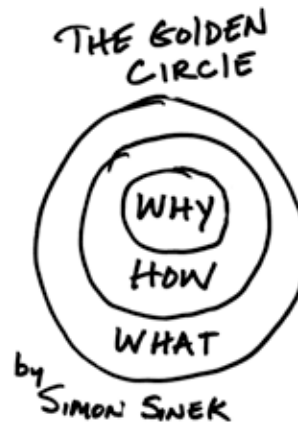
Ontwerpvrijheid in het EPvE

Het EPvE van ViA15 heeft een duidelijk navolgbare verhaallijn volgens het principe van 'The Golden Circle', anders gezegd: *why - how - what ...*

- *Why* geeft inzicht in het doel van een ontwerpopgave. Bijvoorbeeld: „Een brug die recht doet aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk. Een brug die niet schreeuwt om aandacht, maar wel een eigen identiteit en expressie heeft. ”

- *How* geeft inzicht in hoe dit doel kan worden bereikt, welke ontwerpoverwegingen en -middelen daarin een rol spelen. Bijvoorbeeld: „De architectonische vormgeving en kleurstelling zijn ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur.”

- *What* stelt aanvullende eisen aan de precieze invulling, techniek en detaillering. Bijvoorbeeld: ‘- „Voor het gehele brugcomplex geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones: een onderste zone met lichtgrijze elementen (pijlers, onderzijde dek, bestrating landhoofden), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen) en een zone met lichtgrijze elementen (geleiderails, leuningen, stijlen geluidsschermen).”



Een verhaallijn met een herkenbare hiërarchie - van het waarom, via ontwerpoverwegingen, naar de precieze technische invulling - biedt een aantal voordelen.

Ten eerste stimuleert deze benadering dat in de contracteisen het doel en de achterliggende motieven zichtbaar blijven (*why*). In de werkwijze van DBFM-contracten bestaat de behoefte om eisen zo veel mogelijk 'functioneel te specificeren': niet de technische oplossing volledig voorschrijven, maar alleen de functionele prestatie.

Die aanpak werkt uitstekend bij het bouwen van space shuttles door de NASA (die deze aanpak gebruikte voor het Apollo programma). Lastiger wordt het wanneer dit wordt toegepast in ruimtelijke ontwerpopgaven. Die zijn namelijk moeilijker in puur

functionele prestaties te beschrijven. Een omschrijving van alleen *what*, zonder verdere context, is al snel te mager. Een herkenbare hiërarchie in *why-how-what* stimuleert ontwerpvrijheid en innovatie. Wanneer een alternatieve technische invulling (een andere *what*) leidt tot een even goede of zelfs betere invulling van de vraag (*why*), dan is het project gebaat bij het faciliteren hiervan.

In de ontwerpuitwerking wordt van de opdrachtnemer (de 'aannemer') verwacht dat deze met innovatieve, duurzame, creatieve en goed te onderhouden ontwerpoplossingen komt. Dit impliceert dat de opdrachtnemer eventueel met betere of slimmere oplossingen komt dan de eisen toestaan. Het principe *why-how-what* stimuleert dat het EPvE vooral een ruimtelijk kader is en geen voorlopig ontwerp of bestek. Daarbij geldt echter: aan *why* valt niet te tornen, aan *how* evenmin.

Tot slot: schetsen en referenties in het EPvE zijn bedoeld als toelichting en verbeelding van de eisen en hebben daarmee de status 'indicatief'.

2. Ruimtelijke visie op hoofdlijnen

Samenvatting van het Landschapsplan ViA15



Ruimtelijk samenhangende deelgebieden in ViA15
(bron: Landschapsplan ViA15)



2. Ruimtelijke visie op hoofdlijnen: samenvatting Inpassingsvisie en Landschapsplan

Het Landschapsplan is onderverdeeld in drie delen: een inventarisatie en analyse van het 'ontvangende' landschap (deel I), de 'inpassingsvisie' (deel II) en de uitwerking daarvan tot een landschapsplan op basis van kaarten op schaal 1:2500 (deel III). De maatregelen in het Landschapsplan zijn van toepassing, tenzij in dit EPvE anders is aangegeven. Voor maatregelen die direct voortvloeien uit afspraken en afstemming met omgevingspartijen geldt dat nauwelijks sprake is van ontwerp vrijheid, tenzij de omgeving hiermee instemt. Voor andere maatregelen is de ontwerp vrijheid groter.

Het ontvangende landschap

Op de hoogtekartaal van Nederland is eenvoudig aan te wijzen waar ViA15 ongeveer ligt: in het door rivieren uitgesneden landschap tussen de stuwwallen bij Arnhem en bij Nijmegen. Een landschap dat is getekend door de voortdurende invloed van rivierwater, dat oeverwallen vormde (zandgrond), klei en leem afzette in het overstromingsgebied en incidenteel een zandophoging opwierp (een 'donk'). Op de relatief veilige oeverwallen en donken liggen

historische bebouwingslinten, kastelen en landhuizen ('havezaten'). Het landschap is er kleinschalig en afwisselend. In de nattere klei- en leemgebieden liggen weilanden, uitbreidingswijken, bedrijventerreinen en grootschalige infrastructuur. In het noordoosten van het plangebied, bij Didam, gaat dit landschap over in een ander type: het zandlandschap van de Achterhoek. Het mozaïek van stuwwallen, rivieren, uiterwaarden, oeverwallen, stroomruggen en donken vormt de onderlegger van het 'ontvangende landschap', een van de bouwstenen van de inpassing van ViA15.

Eeuwenlang was dit gebied een grensgebied. De Rijn vormde de noordgrens van het Romeinse rijk, met daarlangs een stelsel van forten (de Limes), en in dit gebied lag ook de grens tussen Pruisen en de Republiek. Het Pannerdensch Kanaal is een van de eerste grote waterwerken in Nederland. De aanleg ervan hangt samen met de Hollandse Waterlinie: het kanaal maakte het mogelijk water uit de Rijn te verdelen over de Waal, Nederrijn en IJssel en maakte die rivieren bovendien beter bevaarbaar. Het kanaal ligt in natuurgebied de Gelderse Poort,

een rivierlandschap van hoofd- en nevengeulen, uiterwaarden en rijnstrangen (voormalige rivierlopen). Lange tijd vormden de strangen een dynamisch onderdeel van de Rijn. In de jaren zestig zijn ze afgekoppeld. Naast cultuurhistorische kwaliteiten heeft het gebied een Natura 2000 status: de strangen hebben zich ontwikkeld tot binnendijks moeras met een hoge natuurwaarde, gevoed door kwelwater uit het Montferland.

Arnhem, Nijmegen en de omliggende dorpen en kernen vormen één stedelijke regio, die de ambitie heeft internationaal concurrerend te zijn. Onderdeel van deze ambitie is een aantrekkelijke leefomgeving waarin het landschap een 'contramal' is van de stedelijke ontwikkeling. Een helder contrast tussen infrastructuur en landschap en een optimale beleving van het landschap vormt daarmee een volgende bouwsteen in de inpassing van ViA15.

ViA15 takt aan op drie bestaande snelwegen: de A15, A12 en A18. Rijksweg A18 heeft nauwelijks een raakvlak met ViA15, alleen in knooppunt Oud-Dijk (A12/A18). Rijksweg A15 start op de Maasvlakte



en maakt deel uit van een bundel parallel liggende, grootschalige infrastructuur. Dat geldt ook voor het deeltraject in ViA15: de snelweg ligt hier parallel aan de Betuweroute, hoogspanningsleidingen, windmolens en (ondergrondse) gasleidingen. Rijksweg A12 start in Den Haag en doorkruist richting Duitsland steden, veenweidepolders, bossen en gebieden 'in transitie'. In de afgelopen vijftien jaar is een poging gedaan om de A12 een soort huisstijl te geven via een set regels voor de 'vormgeving' van viaducten, geluidsschermen en het wegmeubilair. In ViA15 wordt de hoofdgedachte achter Routeontwerp A12 overgenomen: de beleving van opeenvolgende landschappen (de 'regenboogroute') en continuïteit in het wegbeeld. De dwingende huisstijl wordt echter op onderdelen bijgeschaafd.

Inpassingsvisie

Technisch gezien is in ViA15 onderscheid te maken in verschillende deelprojecten:

- Het *aanpassen en verbreden* van de A15 tussen de knooppunten Valburg en Ressen;
- Het *ombouwen tot snelweg* van de bestaande autoweg tussen knooppunt Ressen en de nieuwe aansluiting met de N839 bij Bemmelen;
- Het *aanleggen van een nieuwe snelweg* tussen de

aansluiting met de N839 bij Bemmelen en het nieuwe knooppunt De Liemers (A15/A12);

- Het *aanpassen en verbreden* van de A12 tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk.

Ruimtelijk gezien is ViA15 op te delen in vier gebieden met een eigen karakteristiek:

- **Deelgebied 1:** de 'stromenroute' A15 in Lingewaard/Overbetuwe. Essentie: de ervaring van kleinschalige stroomruggen en open kommen dankzij een weg op maaiveld, met obstakelvrije bermen en weinig elementen langs de weg. Parallele ligging aan andere grootschalige infrastructuur, met aan de ene zijde vooral zicht op de Betuweroute, aan de andere zijde op de omgeving (landschap, bedrijven).

- **Deelgebied 2:** de A15 als een complex van bruggen en aanbruggen over de Gelderse Poort. Essentie: ervaring van de kruising van het rivierlandschap en verbijzondering van de landschappelijke overgang tussen de Betuwe en De Liemers.

- **Deelgebied 3:** de A15 in het gebied tussen Duiven en Zevenaar. Essentie: verscholen en verdiepte ligging van de snelweg. Versterking van lokale landschapsstructuren.

- **Deelgebied 4:** de 'regenboogroute' A12 tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk. Essentie: de ervaring van opeenvolgende landschappelijke eenheden. Zicht op de omgeving (open landschap,

Veluwezoom, bedrijven).

De Inpassingsvisie leidt tot een aantal uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing, inrichting en architectonische vormgeving:

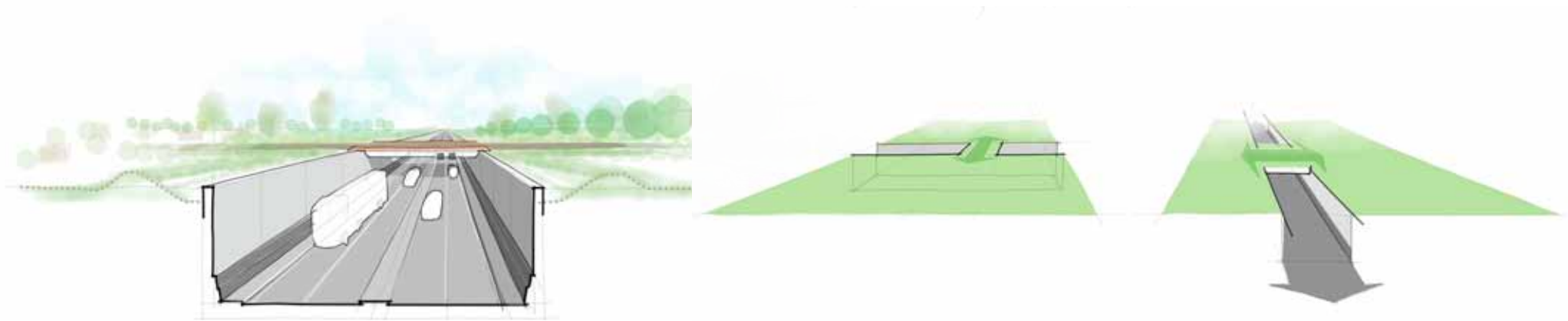
- Een herkenbaar contrast tussen de snelwegwereld (*high-tech*) en het aangrenzend landschap (*low-tech*). De beleving van landschap start zo snel mogelijk vanaf de kant van het asfalt;
- Continuïteit, rust en ingetogenheid in het wegbeeld;
- Continuïteit in het profiel van kruisende verbindingen, versterking van lokale landschappelijke structuren en cultuurhistorische lijnen en vermindering van de barrièrewerking van de snelweg;
- Kunstwerken met een sobere, doelmatige architectonische vormgeving, die ten dienste staat van de landschappelijke beleving. Architectonische expressie beperkt tot 'majeure ontwerp-opgaven';
- De majeure ontwerp-opgaven zijn het complex van brug en aanbruggen over de Gelderse Poort en knooppunt De Liemers;
- Een vanzelfsprekende samenhang tussen nieuwe en bestaande landschappen en kunstwerken.
- Geen (zo min mogelijk) verlichting en signalering in de nieuwe delen van de A15.



Verbeelding van principes uit de inpassingsvisie ViA15
(bron: Landschapsplan ViA15)

3. Algemene eisen: continuïteit en contrast

Continuïteit in het wegbeeld, contrast tussen snelweg en omgeving



Continuïteit in het wegbeeld, contrast tussen de snelweg (high-tech) en het landschap (low-tech)

WHY

De continuïteit in het wegbeeld, de continuïteit van kruisende wegen en landschappelijke structuren, de landschappelijke beleving vanaf de snelweg en de ondergeschiktheid van de snelweg vanuit de omgeving dienen leidend te zijn in de positionering, geometrie en kleurstelling van viaducten, wegmeubilair en andere inrichtingselementen zoals faunarasters, afschermings- en ontoegankelijkheidsvoorzieningen.

Gezorgd dient te worden voor orde, continuïteit en rust in het wegbeeld. Dit bevordert de verkeersveiligheid en draagt bij aan een samenhangend beeld, waarin de landschappelijke beleving domineert over de technische voorzieningen ten behoeve van de snelweg. De high-tech civieltechnische wereld van de snelweg houdt op in de berm of bovenkant bakrand (in verdiepte liggingen). Vanaf daar begint het low-tech landschap van de omgeving. Objecten in het low-tech landschap worden ontworpen in de beeldtaal van het aangrenzende landschap.

HOW

De landschappelijke omgeving dient het ankerpunt te zijn in de beleving en identiteit van de route, niet de architectonische vormgeving van individuele kunstwerken. De viaducten dienen een terughoudende, ingetogen architectonische vormgeving te hebben, die zorgvuldig en consequent oogt, maar niet overmatig de aandacht trekt: één vormgevingsfamilie van architectonisch verwante viaducten.

Bij aanpassingen aan bestaande viaducten dient een materialisering en detaillering te worden gekozen die in overeenstemming is met de architectonische vormgeving van het oorspronkelijke ontwerp en dient in de eindsituatie aan beide zijden van het viaduct sprake te zijn van dezelfde architectonische vormgeving. De kleurstelling van de leuningen van bestaande viaducten waarvan het beheer deel uitmaakt van dit DBFM-contract dient bij de eerstvolgende onderhoudsbeurt verwantschap te krijgen met die van de nieuwe viaducten.

Daar waar sprake is van nieuwe viaducten naast

bestaande, dient het nieuwe viaduct een kopie of nauw verwante vertaling te zijn van de architectonische vormgeving van het bestaande viaduct, zodanig dat een samenhangend geheel ontstaat.

In het ontwerp van nieuwe viaducten dient sprake te zijn van continuïteit van de dwarsverbinding zonder plotseling wijzigingen of slingers in het profiel. De ruimtelijke continuïteit van de kruisende route dient het uitgangspunt te zijn, ook wanneer dit tot een enigszins diagonale kruising leidt.

De nieuwe viaducten dienen krachtige, elegante lijnen te hebben, waarin architectonische middelen zoals afrondingen, profileringen en verjongende randen de constructieve dimensies verzachten en het geheel eleganter en slanker laten ogen.

In de viaducten van de A15 dient consequent een palet grijstinten toegepast te worden dat het contrast versterkt tussen verschillende 'zones' in het viaduct. In de kleurstelling wordt onderscheid gemaakt tussen viaducten over de A15 en viaducten in de A15.

In de ontwerputwerking van wegmeubilair, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen geldt: *less is more*. Bijvoorbeeld: integratie van signaalgevers in de rand van een viaduct leidt tot een rustiger beeld dan een portaal vlak voor het viaduct. Ook de materialisering en kleurstelling zijn van invloed op de rust en continuïteit in het wegbeeld: lichtmasten en portalen worden waargenomen tegen een achtergrond van wolkenluchten en dienen daarom lichtgetint te zijn. Wegkantkasten dienen juist weg te vallen tegen de omgeving en daarom donkergetint te zijn. In de ontwerputwerking van inrichtingselementen dient eerst gezocht te worden naar een landschappelijke ontwerpoplossing, bijvoorbeeld een sloot in plaats van een hek. Waterpartijen dienen zo te worden aangelegd dat de kans dat ganzen/zwanen over de weg vliegen of kuikens oversteken beperkt is.

Indien technische voorzieningen onvermijdelijk zijn, dient gezocht te worden naar een positionering, geometrie, materialisering en kleurstelling die passend is in het landschap van de omgeving.

WHAT

Algemeen

- De opdrachtnemer dient na gunning een plaatsingsplan op te stellen dat inzicht geeft in de positionering, geometrie, materialisering en kleurstelling van wegmeubilair, faunarasters, afschermings- en toegankelijkheidsvoorzieningen in relatie tot andere elementen en objecten. Dit plan dient aantoonbaar te zijn opgesteld in samenspraak met de architect en landschapsarchitect van de opdrachtnemer. Het plan dient blijk te geven van een integraal ontwerp dat leidt tot orde, continuïteit en rust in het beeld. Gestreefd dient te worden naar zo min mogelijk wegelementen en naar clustering en combinatie van noodzakelijke elementen. Voor alle inrichtingselementen, ook die niet expliciet zijn benoemd in dit EPvE, geldt dat zij op een evenwichtige wijze dienen te worden geplaatst ten opzichte van andere objecten en inrichtingselementen.

Beplantingsplannen

- In beplantingsonderdelen die bij provincie Gelderland in beheer komen, zijn geen soorten toegestaan die vatbaar zijn voor fatale ziekten.

Bermen

- De middenberm dient een continu profiel te hebben, met zo min mogelijk aanpassingen aan de breedte en voertuigkering.
- De zijbermen dienen zo veel mogelijk obstakelvrij te zijn uitgevoerd.
- De grondsamenstelling van de berm dient afgestemd te zijn op de behoeften van de beoogde vegetatie.
- Bermtaluds dienen te worden uitgevoerd als talud 1:3 tenzij anders aangegeven in het Landschapsplan of aantoonbaar niet mogelijk.

Grondkeringen

- Voor grondkeringen geldt dat deze uitgevoerd dienen te worden als schanskorven met antracietkleurige keien, tenzij anders gespecificeerd in dit EPvE (zoals de grondkering in de verdiepte ligging en dive-under).

Voertuigkeringen

- Voertuigkering dient in eerste instantie voorkomen te worden (obstakelvrije bermen). Daar waar onvermijdelijk dient deze uitgevoerd te worden in geleiderails. Alleen daar waar geen geleiderails mogelijk is of onwenselijk om verkeerskundige redenen zijn barriers toegestaan. De keerwanden van de verdiepte ligging mogen worden voorzien van betonnen barriers.
- Voertuigkeringen dienen een zo continu mogelijk wegbeeld op te leveren, een zo vloeiend mogelijke belijning te hebben en vloeiend over te lopen van het ene type in het andere type voertuigkering.
- Geleiderails dient te worden uitgevoerd in het bij Rijkswaterstaat gangbare model, gematerialiseerd in thermisch verzinkt staal.
- Stalen barriers zijn niet toegestaan. Prefab betonnen barriers dienen glad en strak te worden uitgevoerd in schoonbeton conform CUR100 klasse B1. Geslippaverde

barriers dienen glad en strak uitgevoerd te zijn, met een geschuurd en gespaand oppervlak, niet gebezemd.

- De voertuigkeringen ter plaatse van de calamiteitendoorsteek (CADO) dienen zo te worden ingepast dat ze zo min mogelijk verstrend zijn in de continuïteit van het wegbeeld.
- Daar waar een verhoogde voertuigkering noodzakelijk is, dient een type kering te worden gekozen dat zo min mogelijk afbreuk doet aan het zicht op de omgeving.

Portalen en wegkantkasten

- Een zo rustig mogelijk wegbeeld dient leidend te zijn in de plaatsing van signalering en bewegwijzering (binnen de geldende normen)
- Portalen mogen de continue lijn van een geluidsscherm of keerwand niet beïnvloeden (geen plaatselijke uitbuiging of coulisse).
- Het aantal portalen dient zo veel mogelijk beperkt te worden. Met het oog hierop is bevestiging van signalering aan kunstwerken toegestaan (bewegwijzering niet).
- Signaalgevers op nieuwe viaducten dienen aangebracht te zijn op enkele uithouders per signaalgever (niet samen op één frame) en zonder gaasramen.
- Portalen dienen te zijn uitgevoerd in een lichtgrijze kleur
- Wegkantkasten dienen zo veel mogelijk te zijn geclusterd en gecombineerd met ander wegmeubilair en zo veel mogelijk geplaatst te zijn buiten het rijzicht van de weggebruiker, bijvoorbeeld in het verlengde van de portaalvoet.
- Kasten in de berm dienen te zijn voorzien van een behuizing in een donkergrijze kleur
- Kasten in de verdiepte ligging dienen zo veel mogelijk uit het zicht te worden geplaatst (bijvoorbeeld in de vluchttrappenhuizen) en voorzien te zijn van een behuizing in de kleur van de wand.
- In de verdiepte ligging mogen eventuele draagconstructies voor signaalgevers en bewegwijzering het vrije zicht over de verdiepte bak niet belemmeren.
- Op de fly-over in het knooppunt De Liemers is de plaatsing van een constructie met bewegwijzering of signalering niet toegestaan.

Verlichting van de snelweg

- Verlichting dient zo veel mogelijk te worden beperkt en zo min mogelijk zichtbaar te zijn vanuit het omringende landschap (binnen de geldende normen).
- De verlichting dient voor de weggebruiker een continu, gelijkmatig, rustig beeld op te leveren.
- Lichtmasten dienen te worden uitgevoerd als verticale, loodrechte mast, zonder uithouder voor de armaturen.
- Lichtmasten op kunstwerken mogen de continuïteit in de randdetaillering van het kunstwerk niet verstoren (geen masten tegen de zijkant of onderbreking van de leuning).

Beton in het zicht

- Voor in het zicht blijvende betonoppervlakken (met uitzondering van betonnen barriers) geldt – tenzij elders in dit EPvE anders gespecificeerd – dat zij dienen te voldoen aan de CUR100 met daarbij de volgende projectspecifieke bepalingen: in het werk gestort beton dient te voldoen aan klasse B1-civil, volgens tabel 3 / geprefabriceerd beton dient te voldoen aan klasse B2 volgens tabel 3 / kleur: 'naturel' grijs II (lichtgrijs) of VII (antraciet) volgens grijschaal beton / bekisting in één soort plaatmateriaal in één vast patroon, met eventuele centerpennen in één vast modulair ritme / eventuele stortnaden dienen onopvallend opgenomen in het patroon van de bekistingsbeplating / vellingkanten max. 15 mm.
- Betonvlakken in het zicht dienen een anti-graffiti behandeling te krijgen, uitgevoerd over het gehele vlak of element teneinde kleurverschillen te voorkomen. Uitzonderingen: betonnen barriers en de onderzijde van dekken en liggers (geen behandeling), steunpunten brugcomplex (behandeling van alleen onderste 3 m).

Faunarasters en afschermingshekken

- Faunarasters en afschermingshekken dienen te bestaan uit palen met een natuurlijk uiterlijk (geschild rondhout) en grijs gaas, eventueel aangevuld met afschermende vlakken ten behoeve van amfibieën en het voorkomen van overklimming.
- Zichtbare vermelding van de naam van de leverancier is niet toegestaan.

Ecopassages

- Bij ecopassages onder de snelweg dient het talud door te lopen bovenlangs de ecopassage. De beëindiging van de ecopassage dient zowel afgestemd te worden op de ecologische functie als op een samenhangende inpassing in het landschap.
- Een eventueel noodzakelijke doorvalbeveiliging dient uitgevoerd te zijn in dezelfde esthetiek als die van de faunarasters.

Duikers

- De beëindiging van duikers dient dezelfde afschuining te hebben als het talud waarin deze eindigt.
- Eventueel noodzakelijke doorvalbeveiliging dient uitgevoerd te zijn in dezelfde esthetiek als die van de faunarasters.

Onderdoorgangen

- Bij het verlengen van bestaande onderdoorgangen dient de verlenging minimaal hetzelfde doorgangsprofiel te hebben en dezelfde materialisering.

Geluidsschermen

- Het ontwerp van zowel scherm als ondergrond dient zodanig te zijn dat begroeiing ook werkelijk plaatsvindt binnen afzienbare tijd en over de volledige hoogte van het gesloten deel: binnen vijf jaar na openstelling dient minimaal 90% begroeid te zijn. De grondsamenstelling dient op de begroeiing te zijn afgestemd.
- Bij toepassing van hechtende planten (klimop, wilde wingerd) dient in het scherm een poriënrijk oppervlak te zijn aangebracht. Bij toepassing van rankende klimplanten is een hulpconstructie vereist (raster, klimrek).
- De h.o.h.-maat van stijlen tussen schermdelen dient zo te worden gekozen dat de verticaliteit van het scherm domineert. In bochten is de h.o.h.-maat van stijlen maximaal 2,0 m zodat het scherm een voldoende vloeiend verloop heeft in de bochten.

Aanpassingen aan bestaande viaducten

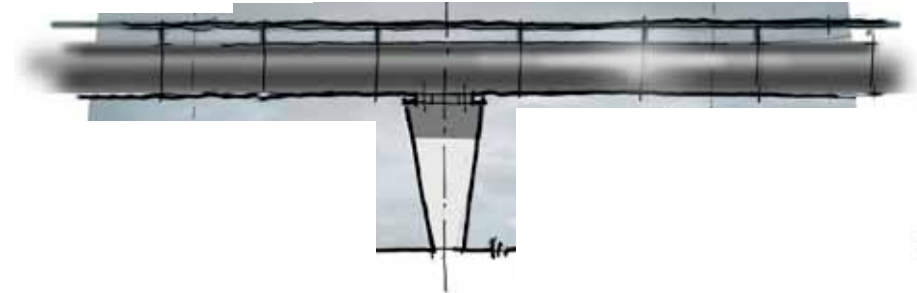
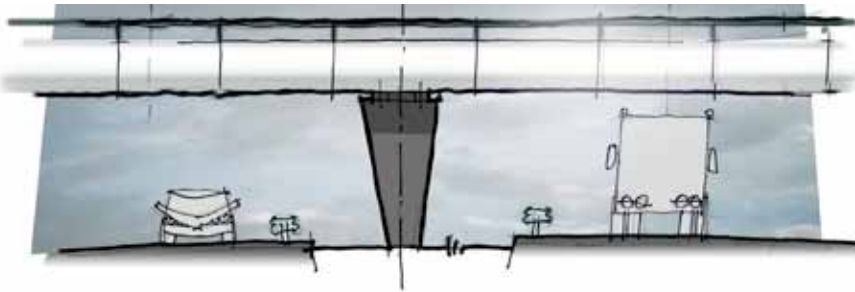
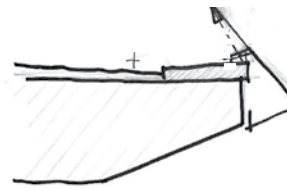
- Van bestaande viaducten in of over de A15 die deel uit

maken van het DBFM-contract van ViA15 dient de leuning te worden aangepast naar het kleurenpalet van ViA15.

- Bij aanpassingen aan bestaande viaducten (zoals een verbreding van het dek) dient in de eindsituatie sprake te zijn van dezelfde architectonische vormgeving aan beide zijden van het viaduct.
- Elementen die in de nieuwe situatie overbodig zijn dienen te worden verwijderd. Sommige bestaande viaducten zijn bijvoorbeeld voorzien van gaasramen. Indien deze in de nieuwe situatie overbodig zijn, vanwege andere techniek in de signaalgevers, dienen ze te worden verwijderd.

Nieuwe viaducten over de A15

- Voor viaducten over de A15 geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones, donker-licht-donker: een onderste zone met antracietgrijze elementen (keerwanden, taludbestrating, steunpunten), een middelste zone met lichtgrijze elementen (dek, randelementen), een bovenste zone met antracietgrijze elementen (leuningen).
- Tussensteunpunten dienen te bestaan uit kolommen of schijven met afgeronde hoeken. Het denkbeeldig vlak waarvan het steunpunt deel uitmaakt dient minimaal 70% transparant te zijn.
- Nieuwe viaducten over de A15 mogen alleen een tussensteunpunt hebben in de middenberm.
- Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn, waarbij de ruimte tussen eventuele liggers maximaal 4 cm bedraagt.
- Het dek dient te zijn voorzien van een verjonging, over minimaal 1 meter vanaf rand dek, onder een hoek van maximaal 30 graden (de hoek mag wat steiler zijn bij zeer hoge liggers). De verjonging dient door te lopen in een randelement met schuine vlakken.
- In de randelementen dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen.
- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen uit gecoat staal.



- De landhoofden dienen te worden uitgevoerd als hooggelegen landhoofden met schuine taluds met een helling 1:2. Onder het dek dienen te taluds bestraat te zijn met antracietkleurige keien. In vooraanzicht mag de landhoofdsloof maximaal 1,0 m hoog zijn (exclusief verkanting).
- Vervuiling door lekwater van de zichtzijde van de randelementen en liggers dient voorkomen te worden.
- Van de nieuwe kunstwerken mogen de kabels en leidingen niet in het zicht komen (geldt ook voor hemelwaterafvoerleidingen).
- De naamgeving van het viaduct dient onderdeel te zijn van de randelementen, in beide rijrichtingen, in het hart van de rijrichting geplaatst, rekening houdend met de plaatverdeling. In plaatmaterialen dient de naamgeving te worden gerealiseerd door middel van uittrezen in combinatie met een achterplaat in donkere kleur uit hetzelfde materiaal. In materialen met meer massa dient de naamgeving te worden gerealiseerd door middel van reliëf. De naam, het lettertype en de lettergrootte dienen te worden bepaald in overleg met de opdrachtgever.

Nieuwe viaducten in de A15

- Voor de grijs tinten in viaducten in de A15 geldt een indeling in drie contrasterende zones, licht-donker-licht: een onderste zone met lichtgrijze elementen (keerwanden,

taludbestrating, steunpunten), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen), een bovenste zone met lichtgrijze elementen (leuning, geluidsschermen).

- Tussensteunpunten dienen te bestaan uit kolommen of schijven met afgeronde hoeken. Het denkbeeldig vlak waarvan het steunpunt deel uitmaakt dient minimaal 70% transparant te zijn.

- Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn, waarbij de ruimte tussen eventuele liggers maximaal 4 cm bedraagt.

- Het dek dient te zijn voorzien van een verjonging, over minimaal 1 meter vanaf rand dek, onder een hoek van maximaal 30 graden (de hoek mag wat steiler zijn bij zeer hoge liggers). De verjonging dient door te lopen in een randelement met schuine vlakken.

- Tussen de dekken van naast elkaar gelegen nieuwe viaducten in de A15 dient een daglichtzone te worden opgenomen (in de middenberm). Indien deze zone smaller is dan 3,0 m, dient deze te worden afgedekt met roosters. In dat geval hoeven in de daglichtzone geen randelementen te worden geplaatst.

- In de randelementen dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die

vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen.

- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen uit gecoat staal.
- Vervuiling door lekwater van de zichtzijde van de randelementen en liggers dient voorkomen te worden.
- Van de nieuwe kunstwerken mogen de kabels en leidingen niet in het zicht komen (geldt ook voor hemelwaterafvoerleidingen).

Aanvullende eisen nieuwe viaducten naast bestaande in of over de A15

- Nieuwe viaducten naast bestaande in of over de A15 dienen minimaal hetzelfde onderdoorgangsprofiel te hebben als het bestaande viaduct, met dezelfde posities van ondersteuning en dezelfde lijn in het landhoofdtalud.

- Voor nieuwe viaducten naast bestaande gelden dezelfde eisen als voor nieuwe viaducten in of over de A15, maar aanvullend de eis dat de geometrie en materialisering van het nieuwe viaduct een kopie of architectonisch overtuigende doorvertaling dient te zijn van het bestaande viaduct, met als doel dat een ruimtelijk samenhangend beeld ontstaat.

- Bij nieuwe viaducten nabij bestaande viaducten in de Betuweroute dient het nieuwe viaduct geen kopie te zijn, maar een slanker ogend viaduct.



Viaduct over de A15 in de Tielsestraat (N836)
-> aanpassing kleur leuningen, verwijderen gaasramen
(indien mogelijk)



Viaduct over de A15 in de Rijksweg Zuid
-> aanpassing kleur leuningen



Nieuw viaduct in de A15 over de Bouwlustlaan / spoorlijn Arnhem-Nijmegen
-> zelfde doorgangprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving



Nieuw viaduct in de A15, over de A325 Arnhem-Nijmegen
-> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving



Nieuw viaduct in de A15 over de snelfietsroute RijnWaalpad
-> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, nauw verwante architectonische vormgeving



Viaduct over de A15 in De Plak (aan weerszijden verbreed of geheel vervangen)
-> zelfde doorgangsprofiel en positie tussensteunpunten, architectonische vormgeving van de verbredingen conform eisen 'nieuw viaduct A15'



Viaduct in de Noordsingel / N810 (Duiven)
-> geen bijzonderheden



Griethse Poort in de Doesburgseweg (Zevenaar)
-> verlengen in zelfde doorgangsprofiel, frontwand in baksteen



Viaduct over de Hengelderweg (Zevenaar)
-> nieuw viaduct





Ravenstraat (Zevenaar)
-> nieuw viaduct



Viaduct in verbindingsweg A18 (knooppunt Oud-Dijk)
-> aanpassen kleur leuning



4. Deelgebied 1: de A15 'stromenroute'

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpopgave

4.1 Snelwegbeeld, beleving vanuit de omgeving

WHY

Tussen Valburg en de Linge is ViA15 de voortzetting van de A15 'stromenroute'. In het Landschapsplan zijn de kernkwaliteiten hiervan benoemd: de ervaring van kleinschalige stroomruggen en open kommen dankzij een weg op maaiveld, met obstakelvrije bermen en weinig elementen langs de weg. De route ligt parallel aan andere grootschalige infrastructuur, met aan één zijde zicht op de Betuweroute en aan de andere zijde op de omgeving (landschap, bedrijven). Tussen knooppunt Ressen en de Linge is de A15 te gast in Park Lingezegen. Ook wordt hier zuidelijk van de A15 de snelfietsroute F15 aangelegd.

Deze kwaliteiten zijn in het Landschapsplan vertaald naar ontwerpprincipes voor ViA15:

- Een simpele lijn in het landschap: een no-nonsense, krachtig wegontwerp, dat gebruik maakt van simpele, overtuigende middelen;
- Sobere en eenvoudige vormgeving van kunstwerken;
- Snelweg ligt zo veel mogelijk laag, heeft een groene middenberm, brede zijbermen (zonder geleiderails) en is onbeplant;
- Knooppunten, aansluitingen en bijzondere plekken zijn wel beplant, met gebiedseigen beplanting, op basis van een cultureel (artificieel) inrichtingsconcept;
- Elke knoop of aansluiting heeft een eigen karakter.

HOW

In het wegalignment tussen Valburg en de kruising met de Linge dient een obstakelvrije zijberm het uitgangspunt te zijn. Alleen bij viaducten, portalen, geluidsschermen en kruisende watergangen mag hierop, indien vanwege het ruimtebeslag noodzakelijk, een uitzondering worden gemaakt. De middenberm dient een continu profiel te hebben.

4.2 Knooppunt Valburg (A15/A50) tot en met knooppunt Ressen (A15/A325)

WHY

In de knooppunten Valburg en Ressen is de ontwerpopgave relatief beperkt. Het doel is hier een vanzelfsprekende samenhang tussen het bestaande en het nieuwe. Bij de aanleg van klaverblad Ressen (1980) is al ruimte gereserveerd voor een hoofdrijbaan middenin het knooppunt. De recent aangelegde fietstunnel ten oosten van het knooppunt is ook al voorbereid op het doortrekken van de A15.

HOW

- De architectonische vormgeving van de nieuwe viaducten in knooppunt Ressen, over de A325 en over het spoor, dient nauw verwant te zijn aan die van de bestaande viaducten. De nieuwe viaducten dienen hetzelfde doorgangsprofiel te krijgen, met dezelfde taludlijnen en posities van tussensteunpunten.
- Ten oosten van knooppunt Ressen is recent een

fietstunnel aangelegd voor de snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen (RijnWaalpad). Daarbij is al voorgesorteerd op de aanpassing van de A15. De fietstunnel dient na aanpassing hetzelfde doorgangsprofiel te hebben als de bestaande tunnel en dezelfde wandafwerking, met aandacht voor sociale veiligheid en daglichttoetreding tussen de dekken.

WHAT

- Bij wijziging van de taluds in de viaducten van de Tielsestraat (N836) en Rijksweg Zuid, dient de aanpassing te bestaan uit het steiler opzetten van de gehele taludlijn onder het dek, niet slechts het aanpassen van een gedeelte daarvan.
- De basis voor de vormgeving van de fietstunnel is het door Movares opgestelde vormgevingsdocument (04-04-2012 versie 1.0). Deze visie dient echter zodanig doorvertaald te worden dat de randelementen, leuningen,

voertuigkeringen en technische voorzieningen leiden tot een beeldkwaliteit die aansluit bij de architectonische vormgeving van ViA15. Dit geldt met name voor het beeld vanaf de snelweg (geen voertuigkering met barriers) en de daglichttoetreding in de tunnel.

- Langs de nieuwe verbindingsboog aan de zuidzijde in knooppunt Ressen dient de geluidsafscherming te bestaan uit een verticaal scherm van 8 m, dat geleidelijk plaatsmaakt voor een oplopende grondwal (oplopend naar 7 m met daarop een muurtje van 1 m. Het geluidsscherm bij de start van de grondwal in knooppunt Ressen dient aan beide zijden met klimop begroeid te worden. Aan de omgevingszijde dient, waar de ruimte dit toelaat, aanvullend een beplanting te komen in de vorm van een houtsingel van bosplantsoen (inheems).
- Voor eisen aan de nieuwe fietsbrug over de Bemmelse Zeeg: zie hoofdstuk 8.







4.3 Geluidswal bij Bemmelen en viaduct De Plak

Tussen knooppunt Ressen en de aansluiting met de N839 bij Bemmelen komt aan de zuidzijde van de A15 een geluidswal. De wal is aan de omgevingszijde onderdeel van Park Lingezegen. Op de wal komt een wandelpad met toeleidende paden naar het gebied buiten de projectgrenzen. Aan de omgevingszijde komt ook snelfietsroute F15, die een onderdoorgang krijgt bij De Plak en aansluit op nog aan te leggen fietspaden.

WHY

De ontwerpopgave voor de geluidswal is het realiseren van een landschappelijk beeld, in samenhang met de snelfietsroute F15 aan de zuidzijde van de wal en de plannen van Park Lingezegen.

HOW

Aan de omgevingszijde van de wal voorziet Park Lingezegen een glooiend landschap tussen het Rijnwaalpad en De Plak. De positionering van de snelfietsroute en de watergangen onderlangs de wal dient hierop afgestemd te worden. Op andere plekken ligt de snelfietsroute langs de teen van de grondwal gecombineerd met het schouwpad langs de watergang. Bij De Plak komen een aantal elementen samen: de geluidswal, een onderdoorgang in de snelfietsroute, een plaatselijke onderbreking van de geluidswal met een scherm en de verbreding (of vervanging) van het viaduct. Het doel is hier een samenhangend ontwerp waarin de beleving op ooghoogte vanaf de snelweg, vanaf het fietspad en vanaf De Plak leidend is. Een ontwerp dat is afgestemd op afspraken met de bewoners van de woning direct achter het geluidsscherm. De start en beëindiging van de geluidswering dient aan te sluiten op de lokale situatie

zodat het geheel leidt tot een integrale, samenhangende beeldkwaliteit.

WHAT

- De geluidswal bij Bemmelen dient te zijn uitgevoerd als 7 m hoge grondwal, met daarop een 1 m hoog muurtje. De helling en afronding van de grondwal aan de snelwegzijde dient zodanig te zijn dat de wal geldt als een obstakelvrije zijberm. Het 1 m hoge muurtje dient niet alleen als geluidswering, maar ook als afscherming van de snelweg. Om de ontoegankelijkheid te versterken zonder afbreuk te doen aan het uitzicht, dient aan weerszijden van het muurtje een beukenhaag te worden geplant uit meerdere rijen. Langs het muurtje dient aan de omgevingszijde een struinp pad te worden aangelegd, dat op een aantal plekken naar beneden wordt geleid (zie ook Landschapsplan ViA15)
- In de ontwerpuitwerking voor de snelfietsroute en de grondwal dient rekening gehouden te worden met het door Park Lingezegen beoogde glooiende landschap aan de omgevingszijde.
- De kruising van het Rijnwaalpad met de geluidswal dient uitgevoerd te worden door middel van een plaatselijke afschuining en onderbreking van de wal, zonder aanvullend geluidsscherm. Een scherm is hier geluidstechnisch niet nodig en onwenselijk in relatie tot sociale veiligheid. De afschuining van de wal dient een helling te hebben van 1:3.
- Bij De Plak wordt de grondwal onderbroken door een 8 m hoog geluidsscherm. Dit scherm dient op architectonisch samenhangende wijze een eenheid te vormen met aanpassingen aan het (bestaande en/of nieuwe) viaduct over de A15, de toekomstige snelfietsroute en de ruimtelijke kwaliteit aan omgevingszijde. Daarbij dient

een afweging gemaakt te worden tussen gesloten en transparante scherm delen op basis van het effect hiervan op de ruimtelijke kwaliteit op deze plek.

- Het dwarsprofiel van de kruising van de A15 in De Plak dient te bestaan uit vrijliggende fietspaden aan weerszijden van het bestaande viaduct, met aan de westzijde een ruiterspad. Ruiters en wandelaars dienen vanaf de aanlanding van het viaduct aan de zuidzijde direct de grondwal ten westen van de Plak te kunnen betreden.

- Het 8 m hoge geluidsscherm langs de A15 nabij viaduct De Plak dient zowel aan de omgevingszijde als aan de snelwegzijde te worden voorzien van een begroeiing uit een mix van klimop en kleurrijkere soorten die passen bij een boerenerf (in afstemming met Park Lingezegen), zoals wilde wingerd, kamperfoelie, clematis en blauwe regen. Dit vergt porieënrijke panelen als ondergrond voor de zelfhechtende soorten (klimop, wilde wingerd) en een hulpconstructie voor de rankende klimplanten (kamperfoelie, clematis en dergelijke).

Tussen de toekomstige snelfietsroute en de woning direct achter het scherm dient een max. 3 meter hoog scherm uit kokos te komen. Aan de fietspadzijde dient dit scherm begroeid te zijn met soorten die passen bij een boerenerf, zoals wilde wingerd, kamperfoelie, clematis en blauwe regen. Aan de bewonerszijde dient de begroeiing van het scherm afgestemd te zijn op afspraken met de bewoners van de woning.

- De fietsonderdoorgang dient recht in het verlengde te liggen van het fietspad / schouwpad langs de watergang ten westen van De Plak, in verband met doorzicht en sociale veiligheid. Voor overige eisen aan de onderdoorgangen in de snelfietsroute F15: zie hoofdstuk 8.

4.4 Aansluiting Bemmeler (N839) en fietstunnels

Bij Bemmeler komt een nieuwe aansluiting en wordt de Van Elkweg / Karstraat (N839) op een nieuw viaduct over de A15 gelegd. Langs de N839 ligt een fietsroute waarvan veel scholieren gebruik maken. Deze wordt via een serie onderdoorgangen onder de Betuweroute en onder de toerit, hoofdrijbaan en afrit van de A15 geleid. De fietsroute sluit met een fietsrotonde aan op snelfietsroute F15. De snelfietsroute kruist de N839 via een nieuwe onderdoorgang. Deze onderdoorgang is bedoeld voor het instandhouden van de fietsverbinding tussen de Karstraat en de Baalsestraat en wordt tevens gebruikt voor F15.

WHY

De belangrijkste opgave op deze locatie is een samenhangend ontwerp voor het nieuwe viaduct over de A15, de grondlichamen en de fietsroutes. Een ontwerp dat in ruimtelijke beleving naadloos aansluit op het ontwerp voor de reconstructie van de N839 dat door de Provincie wordt gerealiseerd op basis van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Gekozen is voor het kruisen van de A15 onderlangs, met een opeenvolging van tunnels in de fietsroute parallel aan de N839. Voorkomen moet worden dat de passage hiervan *unheimisch* voelt. Een belangrijk element daarin is de architectonische vormgeving van de onderdoorgangen en de (on)toegankelijkheid van de binnenlussen. De wereld van de snelweg en die van de fietser dient hier zo veel mogelijk uit elkaar gehouden te worden, terwijl vanaf de N839 juist zicht dient te zijn op de fietsroute ten behoeve van sociale veiligheid.

HOW

- De route onderlangs de Betuweroute en A15 dient

sociaal veilig en aantrekkelijk te zijn, waarbij vanuit het diepste punt zoveel mogelijk de beide uiteinden van de passage te zien zijn en de plafonds van de onderdoorgangen onder de toe- en afrit van de A15 hoger worden gelegd dan het technisch vereiste profiel van vrije ruimte. De reeks fietsonderdoorgangen dient één continu doorgangsprofiel te hebben met een eenduidige materialisering.

- De wandafwerking en kleur asfalt van de fietstunnels parallel aan de N839 dient onderscheidbaar anders te zijn dan die van de tunnel in de F15 onder de N839.
- Het nieuwe viaduct dient ontworpen te worden als een telg uit de vormgevingsfamilie van nieuwe viaducten over de A15, waarbij de binnenlussen worden ingericht met een herkenbare boomsoort die refereert aan fruitbomenplantages. Langs het bestaande deel van de Karstraat, dat onderdeel wordt van F15, worden de bestaande bomen gehandhaafd. Ten oosten van de N839 worden de F15 en de sloot daarlangs zo dicht mogelijk langs de zuidelijke projectgrens aangelegd. De noordelijke oever dient een inrichting te krijgen die goed aansluit bij de ecologische oever langs de Linge.
- Ten behoeve van sociale veiligheid en oriëntatie dient vanaf de fietsrotonde voldoende doorzicht te zijn door de fietsonderdoorgang en voldoende zichtbaarheid vanaf de kruising Baalsestraat.

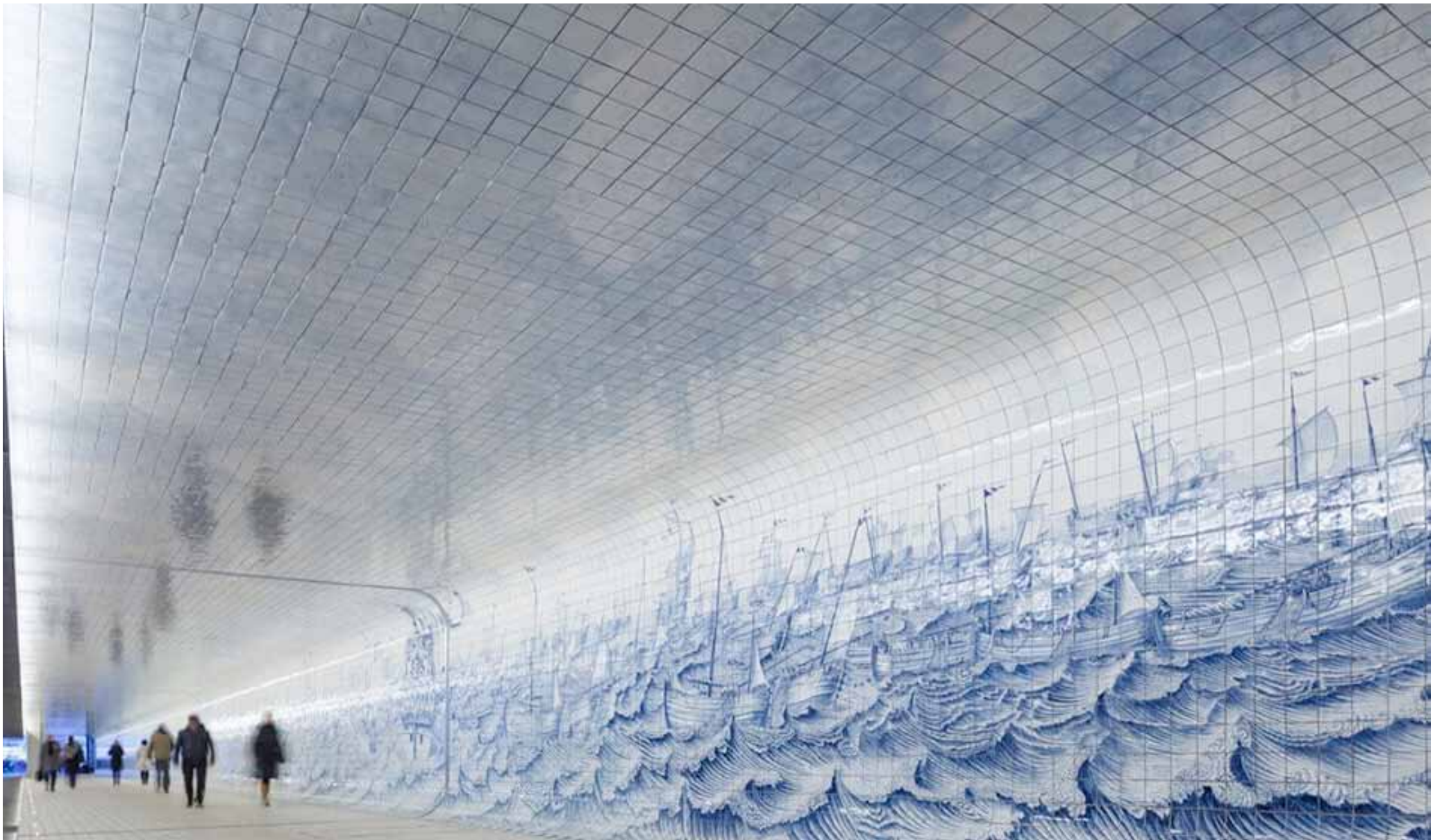
WHAT

- De gehele fietsonderdoorgang langs de N839, zowel de fietstunnels zelf als de tussengelegen delen, dient achterover hellende wanden te hebben onder een hoek van 15 graden. De tunnels dienen een gebogen overgang te hebben tussen de wand en het vlakke plafond met een straal $R = 0,7$ m. Als referentie

geldt de fietstunnel in de snelfietsroute F325 onder de Bemmelseweg (zie hoofdstuk 8), maar dan met inbouwverlichting in plaats van opbouw.

- De wanden van de tunnels en tussengelegen delen dienen in hetzelfde vlak te liggen en uitgevoerd te worden zonder leuning. De wand zelf dient voldoende doorvalbeveiliging te bieden, waarbij de hoogte van de wand ten opzichte van maaiveld is beperkt door het maaiveld achter de wand plaatselijk te verlagen.
- Ten behoeve van extra doorzicht dient het doorgangsprofiel van de fietstunnels onder de toe- en afrit van de A15 in de as van het fietspad minimaal 1,5 m hoger te liggen dan het verkeerskundig vereiste profiel van vrije ruimte.
- De wandafwerking van de onderdoorgang dient te bestaan uit een goed reinigbare, graffiti ontmoeiigende afwerking in ofwel betonnen elementen met een specifiek voor deze plek ontworpen bekistingspatroon (geen catalogusmat) ofwel een wandafwerking uit tegels 10x10 cm met een specifiek voor deze plek ontworpen tegelmozaïek. De keuze van het patroon of mozaïek dient te worden gemaakt in samenspraak met de commissie ruimtelijke kwaliteit (CRK ViA15).
- Kabels en leidingen mogen niet in het zicht zijn. Een eventuele pompput en bijbehorende kasten dienen zo gepositioneerd te zijn dat deze zo goed als onzichtbaar zijn vanuit zowel het fietspad als de snelweg.
- De binnenlussen dienen te worden beplant met zoete kers.

(De fietstunnel in de snelfietsroute is gespecificeerd in hoofdstuk 8)



Voorbeeld van een tegelmozaïek:
voetgangers- en fietstunnel onder Centraal Station
Amsterdam

4.5 Brug over de Linge en viaduct over de Kampsestraat

Tussen Bommel en buurtschap Boerenhoek ligt de A15 gebundeld met de Betuweroute en kruist een karakteristiek, open komgebied in het rivierlandschap. In dit gebied stroomt de Linge. Bij de kruising van de A15 met de Linge komen meerdere ontwerpgegevens bij elkaar: de kruising van de snelweg met de Linge, de kruising van het snelfietspad met de Linge en kruising van een langzaam verkeersroute en ecopassage onderlangs de Betuweroute en A15. Dit 'Lingepad' is een belangrijke recreatieve verbinding in Park Lingezegen, parallel aan de Linge. Even verderop kruist de A15 de Kampsestraat. Deze kruist nu al onderlangs de Betuweroute.

WHY

In het ontwerp van zowel de brug in de A15 over de Linge als het viaduct over de Kampsestraat is de ontwerpgegevens groter dan alleen het kunstwerk in de A15: op beide locaties is sprake van het doortrekken van een bestaande onderdoorgang onder de Betuweroute. Dit vereist extra aandacht voor sociale veiligheid en de ruimtelijke beleving van de passage onderlangs, met als doel een samenhangend geheel.

HOW

- Het Lingepad dient aan de oostzijde van de Linge de A15 te passeren, de ecologische passage aan de westzijde van de Linge. Dit voorkomt dat de ruimtelijke kwaliteit van de fietsverbinding onderlangs de A15 en de functionaliteit van de ecologische passage elkaar in de weg zitten.
- Onder de brug in de Betuweroute ligt het Lingepad deels in een betonnen constructie. Door het toevoegen van de brug in de A15 wordt deze verdiepte ligging substantieel langer. Dit mag niet leiden tot vermindering van het gevoel van sociale veiligheid en een verslechtering van de functionaliteit (geen steilere hellingen) en verslechtering van de ruimtelijke beleving vanaf het fietspad.
- Zowel de onderdoorgang onder de brug in de A15 over de Linge als de nieuwe onderdoorgang in de Kampsestraat dienen qua doorgangsprofiel, materialisering en doorzicht een voortzetting te zijn van de aansluitende onderdoorgangen onder de Betuweroute.

WHAT

- Zowel de brug over de Linge als het viaduct over de Kampsestraat dienen te worden uitgevoerd conform de eisen aan 'Nieuwe viaducten in de A15' zoals vermeld eerder in dit EPvE.
- De bestaande spoorbrug rust op twee rijen kolommen, die in het water langs de oevers van de Linge staan. Onder de A15 brug over de Linge zijn alleen ronde kolommen toegestaan, die in één lijn staan met de steunpunten onder de Betuweroute.
- De brug in de A15 over de Linge dient te worden voorzien van twee gescheiden dekken met daartussen een daglichtopening van minimaal 3 m.
- De keerwand van de betonnen bak in het Lingepad dient aan de oostzijde schuin achterover te hellen ten behoeve van de ruimtelijke beleving van de onderdoorgang.
- De snelfietsroute F15 dient voorrang te krijgen op het Lingepad, waarbij de situatie ruimtelijk ook als zodanig aanvoelt.
- Voor specificaties van de fietsbrug in het snelfietspad F15 over de Linge: zie hoofdstuk 8.

5. Deelgebied 2: de A15 als een complex van bruggen

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpopgave

De Brug

Een van de majeure ontwerpgegevens in ViA15 is de kruising van natuurgebied de Gelderse Poort en het Pannerdensch kanaal. Deze ontwerpgegevens omvat meer dan alleen de brug over de vaargeul: het kunstwerk start al in het open komlandschap van de Linge, ter hoogte van de kruising van de A15 over de Betuweroute. Daar stijgt de A15 tot boven maaiveld, kruist de oeverwal met de Lodderhoeksestraat (N838), buurtschap Boerenhoek en de Rijndijk. Het brugdek ligt hier vrijwel op de kruin van de dijk en in de uiterwaarden scheert de brug op korte afstand langs een steenfabriek. De aanlanding aan de Liemerse zijde raakt buurtschap Den Oldenhoek bij Loo. Naast het tracé van de A15, biedt de brug plaats aan snelfietsroute F15.

WHY

Het Pannerdensch kanaal maakt deel uit van de Gelderse Poort: een rivierlandschap met geulen, uiterwaarden en oude rijnstrangen. Het gebied heeft naast landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten een hoge natuurwaarde (Natura 2000). Met de overbrugging hiervan wordt op de schaal van Nederland een betekenisvolle rivierkruising toegevoegd. De brug dient een kunstwerk te zijn dat de overbrugging van het complete rivierlandschap markeert, niet slechts de kruising van de vaargeul. Een brug die recht doet aan de ligging in een kwetsbaar natuurgebied, zowel functioneel als ruimtelijk. Een brug die niet schreeuwt om aandacht, maar wel een eigen identiteit en expressie heeft. Een toonbeeld van verfijnde architectuur, innovatie, duurzaamheid en moderne bouwtechniek, in dienst van de landschappelijke en kwetsbare omgeving en de beleving van het rivierlandschap. Onderdeel van de ontwerpgegevens is het voorkomen van verstoring door verlichting.

HOW

In het Landschapsplan zijn ontwerpuitgangspunten meegegeven voor 'de brug'. In het EPvE wordt gesproken over 'brugcomplex', waarmee wordt bedoeld: het gehele kunstwerk dat start vanaf het landhoofd bij de kruising met de Betuweroute tot en met de aanlanding op de Kandiadijk. De ontwerpuitgangspunten voor dit brugcomplex zijn:

1. De brug is een 'landmark' in schaal en gestrektheid, met een heldere lijnvorming en een overtuigende eenvoud. De architectonische vormgeving van het gehele brugcomplex dient één gebaar te vormen en architectonisch nauw verwant te zijn. Eventuele hoogteaccenten en verschillen in dekdikte of constructiewijze dienen ondergeschikt te zijn aan het horizontale hoofdgebaar en daaruit voort te vloeien. De architectonische vormgeving en kleurstelling zijn ingetogen: geen groots verticaal gebaar en/of opvallende kleur.
2. De verschillende lagen van de brug (onderwereld, brugdek, bovenwereld) dienen samen tot één krachtige architectonische vormgeving te leiden, die specifiek voor deze plek is ontworpen. De beperking van het aantal pijlers en de ritmiek en afgeronde geometrie daarvan dragen bij aan een transparant en rustig beeld onder het brugcomplex, in een vormtaal die past bij een rivierlandschap. Verschillen in functionaliteit, uitvoeringstechniek, dekdikte, afstanden tussen pijlers enzovoorts dienen ondergeschikt te zijn aan het totaalbeeld.
3. Het rivierlandschap dient vanaf de brug goed zichtbaar en beleefbaar te zijn. Dit vergt speciale aandacht op het vlak van bijvoorbeeld voertuigkering, doorvalbeveiliging, anti-verblinding en het ontwerp van geluidsafscherming om het zicht op het rivierlandschap

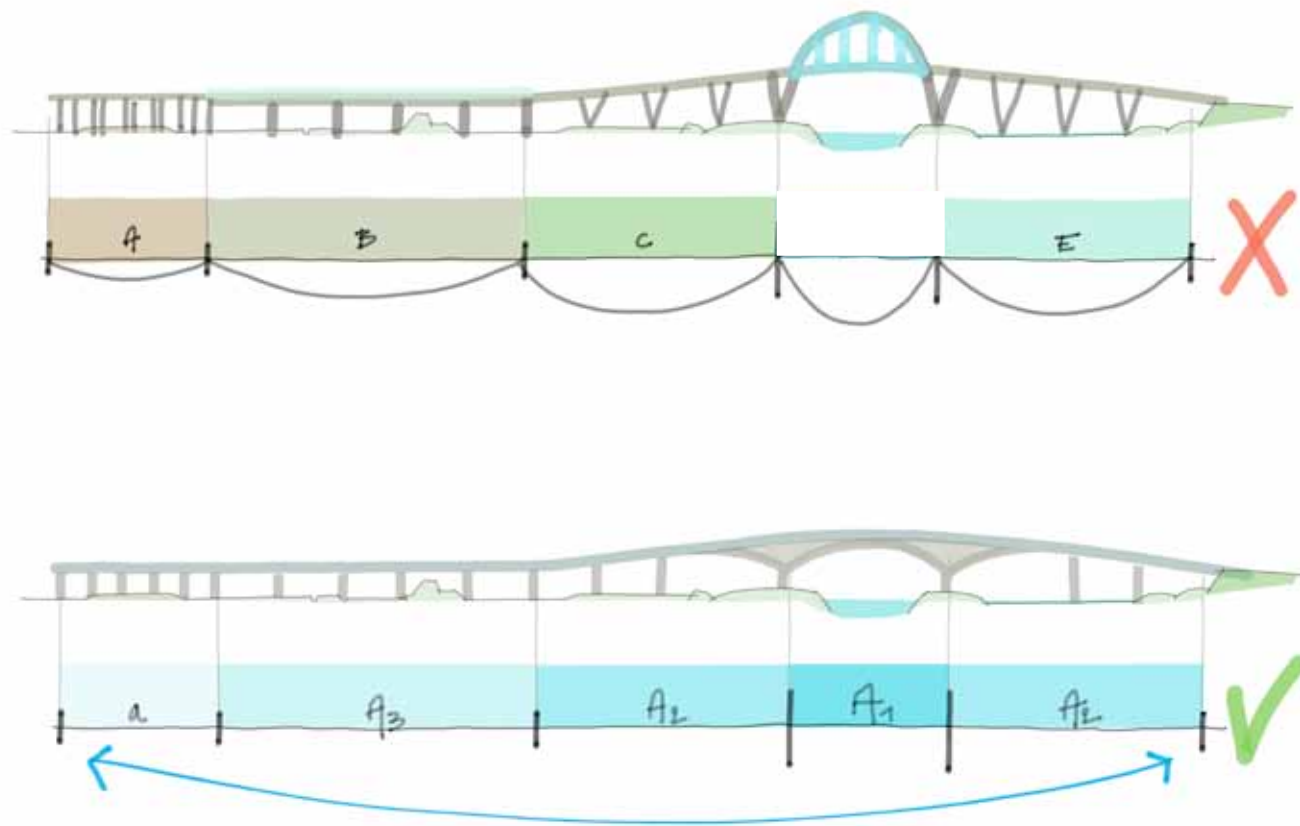
bij passage niet te blokkeren.

4. De architectonische vormgeving van de brug dient een relatie te leggen met de natuur van het Rijnstrangengebied: de brug dient echt ontworpen te zijn voor deze plek. Een toonbeeld van duurzaamheid en hedendaagse techniek.

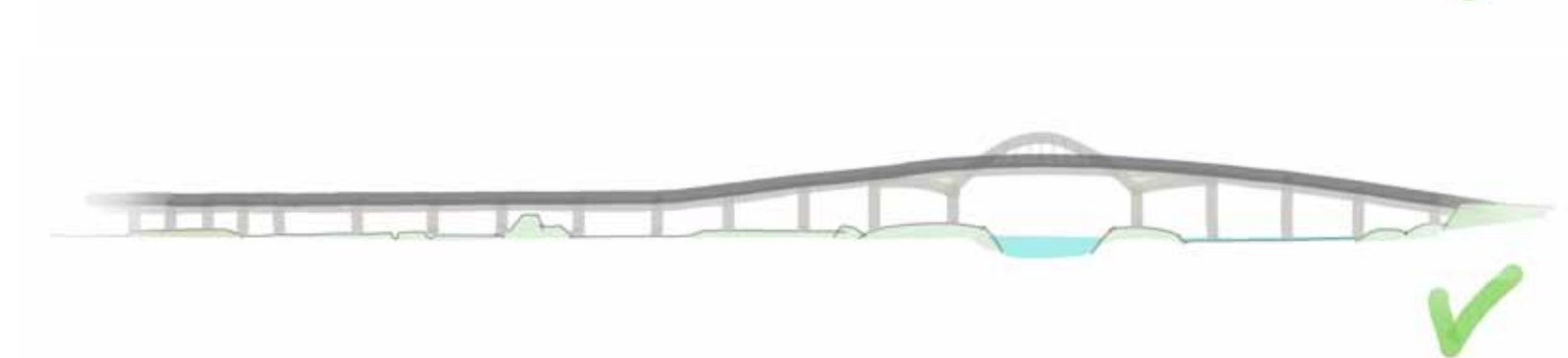
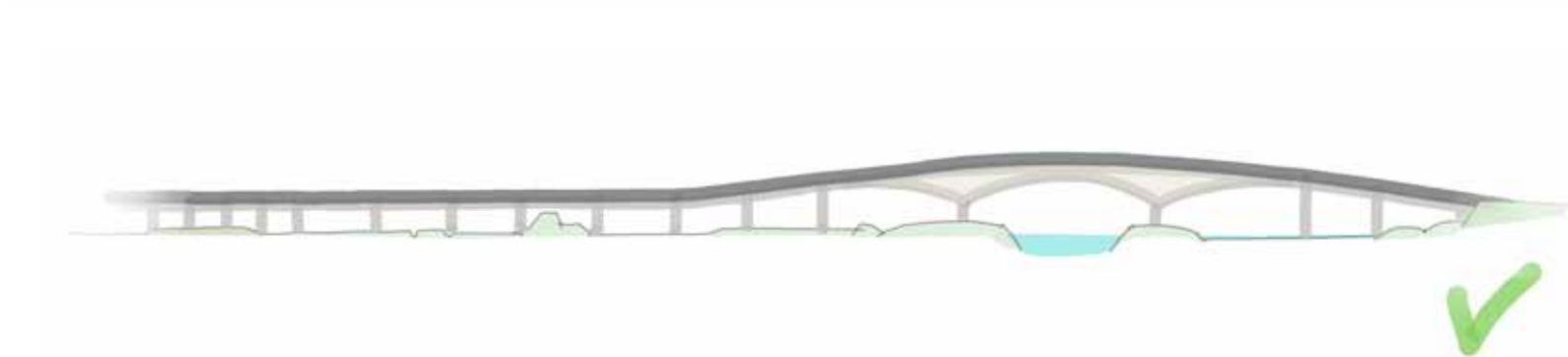
5. De ruimte onder de brug dient licht, overzichtelijk en sociaal veilig te zijn. Hiertoe dient aandacht uit te gaan naar zowel het ontwerp van bouwkundige elementen als naar de inrichting, de functionaliteit en het beheer van de ruimte onder de brug.

6. In verband met kwetsbare natuurwaarden (Natura 2000) is in het Tracébesluit als mitigerende maatregel opgenomen dat de brug onverlicht is en wordt voorzien van een opstaande rand tegen lichtverstoring door verkeer. Tegelijkertijd is zicht over het rivierlandschap gewenst. In het dwars- en lengteprofiel dient het geheel van uitzicht en licht- en geluidsafscherming als integrale ontwerpgegevens te zijn uitgewerkt. Deze ontwerpingsrediënten mogen niet ogen als een optelling van functionele eisen, maar dienen te leiden tot een samenhangend vormgegeven geheel.

7. Het brugontwerp dient een relatie te leggen met 'meekoppelende belangen', met name recreatieve behoeften. Het snelfietspad dient deel uit te maken van het architectonisch vormgevingconcept van de brug als geheel, waarbij het fietspad zich architectonisch verzelfstandigt van het brugdek voor het wegverkeer en het kunstwerk een eigen expressie geeft. De aanlanding en tracering van de snelfietsroute dienen op ontspannen wijze opgenomen te zijn in het landschap, niet als een hard civieltechnisch grondlichaam. De aan de route gekoppelde rustpunten nabij de Rijndijk en Kandiadijk dienen een prettige verblijfskwaliteit te bieden.



Een onderbouw die geen optelling is van verschillende architectonische principes, maar één samenhangend architectonisch concept vormt, waarbinnen variaties mogelijk zijn in overspanningslengte en uitvoeringswijze.



Het brugcomplex dient één samenhangend architectonisch concept te vormen, waarin eventuele hoogteaccenten ondergeschikt zijn aan het horizontale gebaar.



Voorbeeld van een brug waarvan de draagconstructie ondergeschikt is aan het horizontale gebaar: de Bayonne bridge (New York).



Voorbeeld van een brug waarvan de draagconstructie ondergeschikt is aan het horizontale gebaar: de Hanzebrug (Zwolle).



WHAT

De brug in lengterichting: één gebaar

- Vanaf het stijgen van de A15 nabij de kruising met de Betuweroute tot en met de aanlanding bij de Kandiadijk dient sprake te zijn van één doorgaand kunstwerk: het brugcomplex. Ondanks verschillen in de functionele randvoorwaarden van zowel de onderwereld, het brugdek, als de bovenwereld dient de architectonische vormgeving over de gehele lengte één samenhangend, doorgaand beeld op te leveren. Verschillen in pijlerafstanden en dekdikte dienen op vloeiende wijze in elkaar overlopen. Over de gehele lengte dient het brugcomplex één doorgaande randdetaillering te hebben, waarbij verschillen in dikte, hoogte en functionaliteit van randelementen, leuningen en geluidsafscherming in zowel langsrichting als dwarsrichting vloeiende lijnen volgen, zonder abrupte overgangen.
- Het verticaal alignement van het brugcomplex dient het hoogste punt te bereiken boven het Pannerdensch kanaal en van daaruit continu te dalen.
- Voor het gehele brugcomplex geldt een kleurenpalet gebaseerd op drie contrasterende zones: een onderste zone met lichtgrijze elementen (pijlers, onderzijde

dek, bestrating landhoofden), een middelste zone met antracietgrijze elementen (randelementen) en een zone met lichtgrijze elementen (geleiderails, leuningen, stijlen geluidsschermen).

- Leuningen en stijlen van geluidsschermen dienen te bestaan uit een onder- en bovenregel met daartussen alleen verticale elementen uit gecoat staal.

Dwarsprofiel: a-symmetrisch

- Gemeten vanaf het wegdek dient de onderste circa 1,0 m van de rand over de gehele lengte van het brugcomplex gesloten te zijn om lichtverstrooiing door koplampen tegen te gaan.
- De geluidsafscherming dient vanaf circa 1,0 m boven het wegdek transparant te zijn over de volledige hoogte en daarmee zicht te bieden op het rivierlandschap. De constructie van het scherm dient te bestaan uit alleen verticale stijlen (geen horizontale regels) met een h.o.h. maat van maximaal 2,0 m om de verticaliteit van het scherm te benadrukken. Het glas dient circa 20 cm door te steken tot voorbij de stijlen. In het ontwerp dient garantie te bestaan op een ongehinderd doorzicht dankzij een voldoende regelmatige reiniging (minimaal 1x per jaar).
- De brugrand en doorvalbeveiliging dienen één

vlak te vormen en een afschuining te hebben die de constructieve dimensies verzacht: een afgeschuind bovenvlak en een afgeschuind ondervlak met een knik of afronding op de overgang daartussen.

- Scheepvaartbebording en -signalering en naamgeving dienen integraal deel uit te maken van het ontwerp van de brugrand, niet slechts te zijn 'toegevoegd'.
- Voor het gehele brugcomplex geldt dat kabels en leidingen niet zichtbaar mogen zijn (geldt ook voor hemelwaterafvoerleidingen).

Snelfietsroute op de brug

- Parallel aan het brugdek in de A15 komt de snelfietsroute. Vanaf deze route dient het rivierlandschap beleefd te kunnen worden zonder hinderlijke verstoring door verkeersgeluid, rijwind, licht van koplampen en opspattend vuil, pekkel of hemelwater. Omgekeerd dient het wegverkeer geen last te hebben van verblinding door de verlichting van fietsers en brommers.
- Het tracé van de snelfietsroute dient in nauwe samenhang met het brugontwerp en de aanlandingen te worden beschouwd, met als doel een 'fietsvriendelijke' route die bij de aanlandingen sneller daalt dan het alignement van de A15. Binnendijks dient het snelfietsspad ontworpen te zijn als deel van het lowtech landschap en zich duidelijk los te maken van de

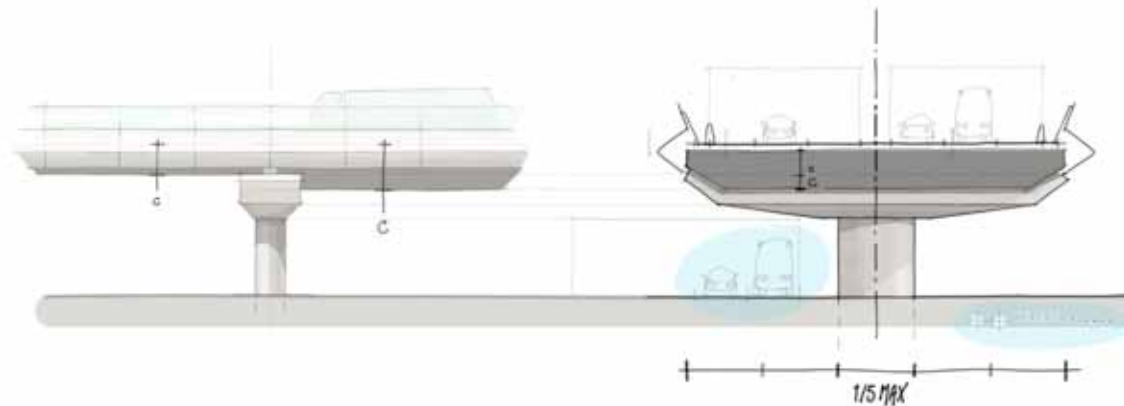


Een samenhangende reeks dwarsdoorsneden, waarin de snelfietsroute een eigen verticaal alignement volgt is ontworpen als onderdeel van de randdetaillering van de brug



Referentie onderwereld: A5 Westrandweg

Overgangen tussen verschillende dekdikten, pijlerdikten, verjonging, profilering, randdetaillering.



civieltechnische wereld van de snelweg.

- Boven de kruising met de vaargeul, op het hoogste punt van de brug en over een lengte van minimaal circa 50 m, dient het alignement van de snelfietsroute circa 1,0 m hoger te liggen dan het alignement van de A15, zodat de fietser uitzicht heeft over het rivierlandschap. Tussen de snelfietsroute en snelweg dient de leuning te bestaan uit verticale strips tussen een boven- en een onderregel. De strips dienen in langsrichting te werken als anti-verblindingsvlak tussen fietspad en snelweg en als visuele afscherming (hoogtevrees). Tegelijkertijd belemmeren verticale elementen in dwarsrichting het uitzicht nauwelijks (stroboscopisch effect). Vanuit het hoogste punt van de brug dienen het fietspad en de leuning over een lengte van minimaal 50 m vloeiend uit te wijken en daarmee het dwarsprofiel te verbreden met een meter. Hiermee ontstaat op het hoogste punt, waar mensen van nature geneigd zijn heel even halt te houden, een uitwijkmogelijkheid.
- Daar waar het snelfietspad langs de brug daalt, dient de zijkant van het brugdek te zijn voorzien van een afwerking in dezelfde architectonische taal en materialisering als de randdetaillering van de brug (geen kaal beton).

Onderwereld en aanlandingen (algemeen)

- Als referentie voor de architectonische vormgeving van de pijlers geldt de ondersteuning van de Westrandweg A5 in Amsterdam (eveneens een 2x2 snelweg met vluchtstroken). Deze wordt per steunpunt ondersteund door één afgeronde schijf met een breedte van circa 1/5e van de breedte van de snelweg. Op de schijf ligt een in twee richtingen verjongende uitkraging, die in zijaanzicht de naad tussen twee opeenvolgende prefab liggers verhult.
- Het brugcomplex dient tussen de kruising met de Betuweroute en de aanlanding op de Kandiadijk geheel uitgevoerd te zijn op pijlers. In de 'onderwereld' is sprake van deelgebieden met verschillende functionele eisen. Het deel vanaf de kruising met de Betuweroute tot aan de kruising met de Lodderhoeksestraat (N838) kent allerlei functionele beperkingen in de ondergrond. Het deel tussen de N838 en de Rijndijk voert langs een buurtschap. Het deel tussen de Rijndijk en aanlanding op de Kandiadijk maakt deel uit van het stroombed van de rivier. Ondanks deze functionele verschillen dient samenhang te worden gevonden in het ritme en de architectonische vormgeving van de pijlers.
- De beide aanlandingen bij de dijken zijn plekken waar veel lijnen en hoogteverschillen samenkomen. De

dijken zijn onderdeel van het grote rivierlandschap en dienen als continue structuren gerespecteerd te worden in het ontwerp. Bij de Rijndijk dient het brugdek los te liggen van de kruin van de dijk, dus niet als landhoofd uitgevoerd te zijn, maar als brugdek waarvan de pijlers op enige afstand staan van de dijk. Het brugdek van de snelfietsroute F15 dient juist aan te sluiten op de kruin van de dijk, waarbij geanticipeerd wordt op toekomstige dijkverhoging.

- De pijlers dienen een architectonische vormgeving te hebben met afgeronde hoeken en vloeiende lijnen, passend bij een rivierlandschap. In de positionering en geometrie van de ondersteuning dient een rustig ritme te worden gevonden en voldoende transparantie en doorzicht onder de brug door. Het geheel dient eruit te zien als één dragend element, niet als een zichtbare samenstelling van elementen.
- Een eventuele onderslagbalk dient geïntegreerd te zijn in de architectonische vormgeving van de pijler, met verjongingen in zowel de langs- als dwarsrichting. Het beeld van een 'stapeling van prefab elementen' dient te worden voorkomen. In het zijaanzicht van het brugcomplex dient de onderslagbalk de naad tussen opeenvolgende liggers te verhullen. De fundering van de pijlers mag niet dominant zijn in het beeld

vanaf maaiveld (niet uitsteken boven de grond), met uitzondering van de steunpunten aan weerszijden van de vaargeul.

- De onderzijde van het dek dient vlak en gesloten te zijn.

Aandachtspunten tussen kruising Betuweroute en Lodderhoeksestraat

- Tussen Bemmelen en buurtschap Boerenhoek kruist de A15 onder een flauwe hoek de Betuweroute en de dienstweg daarlangs, een gasleiding en een hoogspanningstracé. Dit leidt tot beperkingen in de uitvoeringsmogelijkheden. De opgave is om hier een kunstwerk te maken dat samenhangend en regelmatig oogt en niet als een toevallig resultaat van functionele beperkingen. Het ontwerp dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld: een open pergola in plaats van een aaneenschakeling van gesloten dekken. De ondersteuning dient architectonisch een afgeleide te vormen van de pijlers onder de rest van het brugcomplex.
- In de onderwereld tussen de kruising met de Betuweroute en de Lodderhoeksestraat dient op overtuigende schaal een combinatie te worden gemaakt met ecologie en sociale veiligheid. Voorkomen dient te worden dat de onderwereld hier *unheimisch* voelt. De afscherming en (on)toegankelijkheid van de onderwereld dient op landschappelijke wijze te worden ontworpen, met oppervlaktewater als hoofdingrediënt.

Aandachtspunten tussen Lodderhoeksestraat en Rijndijk

- Bij het buurtschap Boerenhoek kruist de A15 de Lodderhoeksestraat (N838) en de Rijndijk. De onderwereld van de brug dient ook hier licht

en transparant te zijn. De opgave is hier om een onderwereld te maken waarin het kunstwerk, de snelfietsroute en een rustpunt daarvan op een samenhangende wijze deel uitmaken van de landschappelijke omgeving. Het gebied krijgt een landschappelijke inrichting die aansluit bij de verkavelingslijnen en inrichting in de omgeving, volgens een ontwerp dat samen met de omgeving wordt opgesteld (onder andere met omwonenden, gemeente Lingewaard en Stichting Landschapsbeheer Gelderland).

Aandachtspunten tussen Rijndijk en Kandiadijk

- Tussen de Rijndijk en de Kandiadijk ligt de brug in het stroomgebied van het Pannerdensch kanaal, met halverwege een overspanning van de vaargeul. De opgave is om ook hier een transparante onderwereld te maken, waarbij het ritme en de afmetingen van de pijlers leiden tot een aantrekkelijk, transparant beeld met voldoende zicht onder de brug door. Uitgangspunt is de toepassing van enkelvoudige pijlers, met als referentie de Westrandweg A5, behalve bij de hoofdoverspanning over de vaargeul. Voor de pijlers van de hoofdoverspanning geldt dat geen sprake mag zijn van één doorgaande, gesloten schijf. De ondersteuning dient hier minimaal 50% transparant te zijn.

Aanlanding Kandiadijk

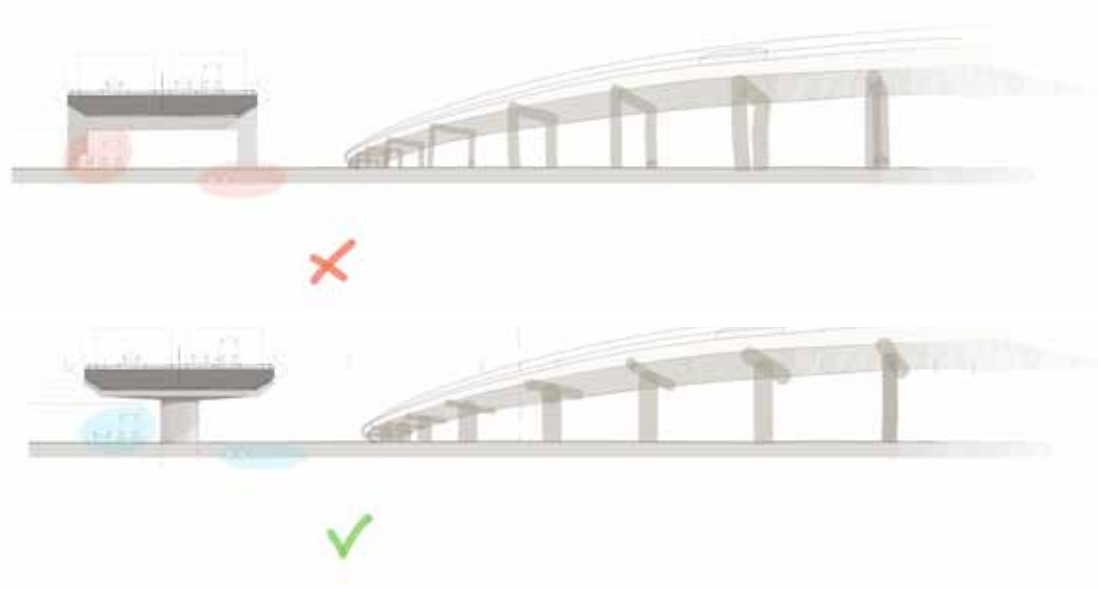
- Aan de noordzijde van het Pannerdensch kanaal landt de brug aan op de Kandiadijk. Het landhoofd dient te bestaan uit een schuin talud met een helling van maximaal 1:2, bekleed met lichtgrijze keien met een glad oppervlak.
- Het bestaande fietspad hierop wordt door het

landhoofd van de brug doorsneden. De fietsroute wordt omgelegd via een nieuwe onderdoorgang, naast een weg die het bestaande dienstgebouw van de Betuweroute bereikbaar maakt. In het bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt een aanvullend fietspad onderlangs de brug te realiseren (buitendijks), wat tot een snellere fietsroute leidt. Aan deze zijde dient eveneens een recreatief rustpunt te komen in de snelfietsroute, waarbij de snelfietsroute op een soepele wijze dient aan te sluiten op de onderliggende routes (zo direct mogelijk)

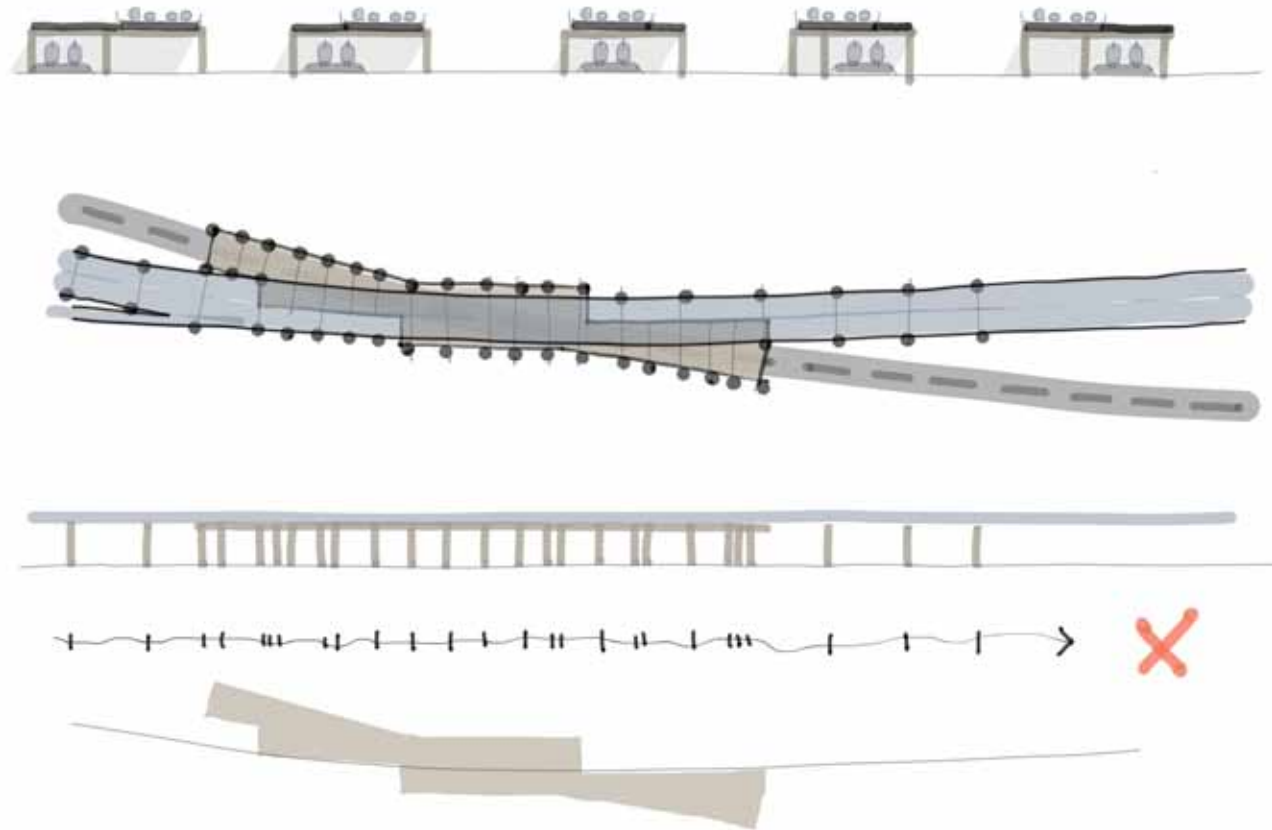
- Tussen het snelfietspad op de brug en het fietspad op de Kandiadijk dient een shortcut te komen, die het mogelijk maakt om met de fiets aan de hand de route af te snijden. Het ontwerp hiervan dient op een logische en aantrekkelijke wijze samen te hangen met het rustpunt, gebruikmakend van en inspeliend op de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving en anticiperend op de toekomstige dijkverhoging.

Onderdoorgang naar dienstgebouw Betuweroute

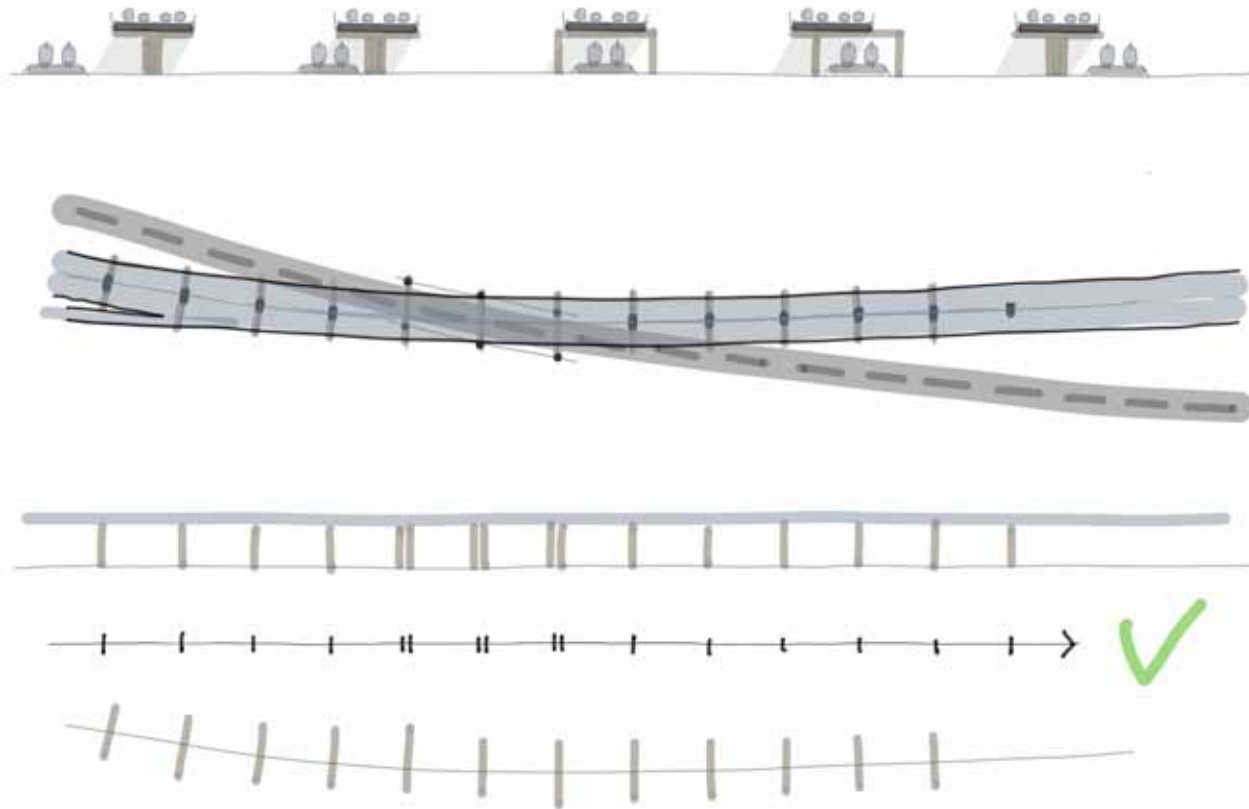
- De onderdoorgang voor fietsers en wegverkeer dient gecombineerd te worden in één profiel zonder tussensteunpunten.
- Langs de fietsroute dient sprake te zijn van één aaneengesloten wand, zowel in de onderdoorgang als in de toeritten, waarbij de wand het alignement van het fietspad volgt met afgeronde buiten- en binnenhoeken. De wand dient te bestaan uit schanskorven, ingevuld met antracietkleurige keien in de onderdoorgang en met begroeiing in de toerit.



Het ontwerp van de kruising met de Betuweroute dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld.



Het ontwerp van de kruising met de Betuweroute dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld.



Het ontwerp van de kruising met de Betuweroute dient zo veel mogelijk daglicht toe te laten tot de onderwereld.



Referentie oppervlaktewater en ecologie onder
snelweginfrastructuur: het 'Muizengatje' onder de A20 in
Rotterdam



6. Deelgebied 3: de A15 verscholen in het landschap

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpopgave



6.1 Verdiept en half-verdiepte ligging bij Groessen en Helhoek

Bij Groessen verandert de hoogteligging van de A15. Bij de Kerkakkers ligt de A15 op maaiveld, begeleid door een beplante wal met daarop een begroeid geluidsscherm. Vervolgens daalt de A15 naar een geheel verdiepte ligging. Bovenlangs kruisen de Schraleweidsestraat, Rijswijksestraat / de Aa, Achtergaardsestraat, Beerenclauwstraat en de spoorlijn Arnhem-Oberhausen. Bij Helhoek komt een plaat met grond en begroeiing (het 'deksel').

WHY

De opgave bestaat hier uit het zo goed mogelijk aan het zicht vanuit de omgeving onttrekken van de snelweg en het verkeer, inclusief technische voorzieningen, waarbij de snelweg zo laag mogelijk ligt en het verticale alignement van kruisende verbindingen niet of zo min mogelijk verandert. In het architectonisch ontwerp dient een herkenbaar onderscheid te komen tussen de wereld van de snelweg (high-tech) en die van de landschappelijke omgeving (low-tech), met als grens tussen deze werelden de rand van de verdiepte bak. Waar de weg niet verdiept begint het low-tech landschap direct vanaf de buitenzijde van de berm van de A15. De opgave is om alles buiten de snelweg in de taal van het kleinschalige coulissenlandschap te maken.

HOW

De A15 daalt ten oosten van de Kandiadijk geleidelijk, terwijl de parallel lopende Betuweroute langzaam omhoog komt. Tot voorbij de Schraleweidsestraat ligt de A15 op een grondlichaam. Er wordt een uitgekiend ontwerp gevraagd in de schaal en taal van het landschap, dat de A15 zo goed mogelijk verbergt. Gezien de snelle opeenvolging van kruisingen in dit deel van de A15 is rust in het wegbeeld gewenst, met een duidelijk kleurcontrast tussen de langsrichting van de snelweg (wanden) en dwarsrichting (viaducten). Overgangen in hoogte in de wanden dienen vloeiend uitgevoerd te zijn, zonder abrupte sprongen. De wand dient te bestaan uit een donker materiaal dat de ervaring van één gelijkmatig vlak versterkt, waarin voegen, vervuiling en veroudering zich niet aftekenen en geen beplanting kan groeien in de voegen. De wand dient te worden afgetopt met een element dat de continuïteit versterkt, uitgevoerd in eenzelfde donkere kleur als de wand. Onderdeel van de ontwerp-opgave is de inpassing van Huis Rijswijk: de A15 doorsnijdt het erf van dit rijksmonument en de gebouwen liggen tot op enkele meters afstand van de toekomstige wand van de verdiepte bak.

De geluidsafscherming bij Helhoek (circa 1m en 2m

hoog) voegt zich naar het ontwerp van de wand: in hetzelfde vlak en in dezelfde materialisering en textuur, niet als een bovenop geplaatst scherm.

Voor de viaducten tussen het brugcomplex en het nieuwe knooppunt 'De Liemers' (A12-A15) gelden de ontwerpuitgangspunten voor nieuwe viaducten in de A15 (in de verdiepte ligging met een verticale wand in plaats van een schuin talud). Zie ook hoofdstuk 3.

De plaat ter hoogte van buurtschap Helhoek dient zodanig te worden uitgevoerd dat het kleinschalige agrarische landschap hier op ontspannen wijze oversteekt. In het algemeen dient de beplanting in dit deel van het tracé niet zo zeer de weg te begeleiden, maar vooral lokale landschapsstructuren te benadrukken en de snelweg visueel af te schermen. Indien de plaat bij Helhoek groter wordt gemaakt dan de minimale contouren uit het Tracébesluit (bijvoorbeeld om haaks de snelweg te kunnen kruisen in plaats van diagonaal), dan dient de landschappelijke inrichting bovenop de toegevoegde delen te worden afgestemd op de beoogde inrichting in het Landschapsplan, zodanig dat de begroeiing de gehele plaat bedekt. Voorbij Helhoek komt de A15 omhoog tot een half-verdiepte ligging, geflankeerd door zichtwallen.



WHAT

Houtwal met geluidsscherm bij Kerkakkers

- Bij Kerkakkers dienen geluidsschermen te komen (3 m hoog en 1 m hoog) bovenop een houtwal. De schermen dienen aan beide zijden begroeid te zijn en verscholen te liggen in de begroeiing op de houtwal.
- De taluds van de toeleidende wegen naar het viaduct in de Schraleweidsestraat dienen van opgaande beplanting te worden voorzien, zodat de aanwezigheid van de infrastructuur vanuit de omgeving wordt verzacht.
- De buitenberm vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij een kleinschalig coulissenlandschap.

Verdiepte ligging

- De bovenrand van de wand vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij een kleinschalig coulissenlandschap.
- De wanden in de verdiepte ligging dienen antracietkleurig te zijn, om te benadrukken dat de weg 'de grond in snijdt'. Het dek en de randelementen

van kruisende structuren dienen in contrast hiermee juist lichtgrijs van kleur te zijn, leuningen daarop antracietkleurig.

- Een leuning op de bakwand is niet toegestaan. De valbeveiliging dient te bestaan uit het doorsteken van de wand tot minimaal 70 cm boven aangrenzend maaiveld in combinatie met een minimaal 40 cm brede bovenrand, zodanig dat het geheel zonder leuning voldoet aan de wettelijk vereiste doorvalbeveiliging (1,10m).
- Het afdekkend element dient stijf te zijn, onzichtbaar bevestigd en antracietkleurig. Het element dient naar de omgevingszijde af te wateren.
- Vluchtwegen en -trappenhuizen vanuit de verdiepte ligging dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van het aangrenzend maaiveld en daarmee op onopvallende wijze in het landschap te zijn opgenomen.
- Uitgangspunt in dit deel van de A15 is dat geen snelwegverlichting wordt toegepast. Mocht verlichting plaatselijk nodig zijn, dan dient het armatuur lager te worden aangebracht dan de bovenkant van de wand en uitgevoerd te worden in de kleur van de wand.
- De afwerking van de wand dient te bestaan uit betonnen elementen die in één keer de volledige hoogte overspannen (geen horizontale voegen) en waarvan de elementen bestaan uit gelijke breedtes. De minimale

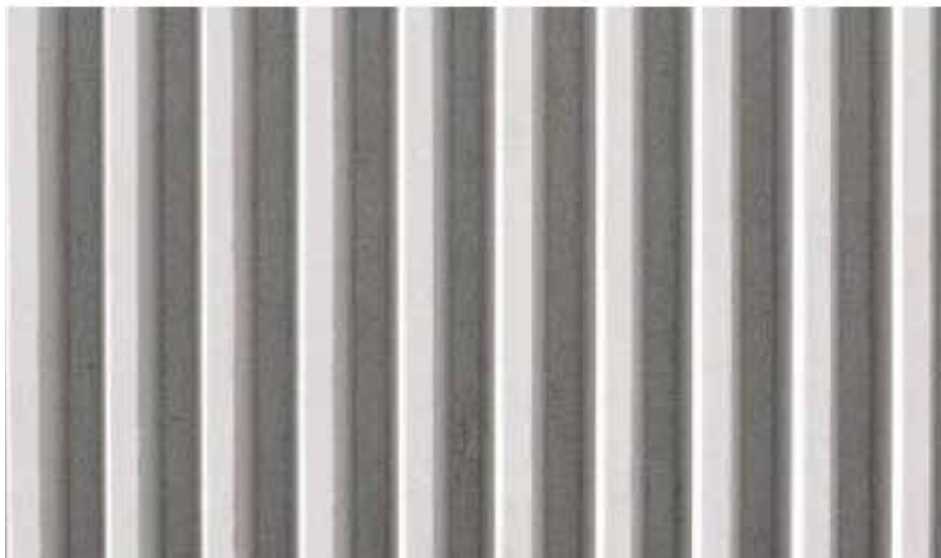
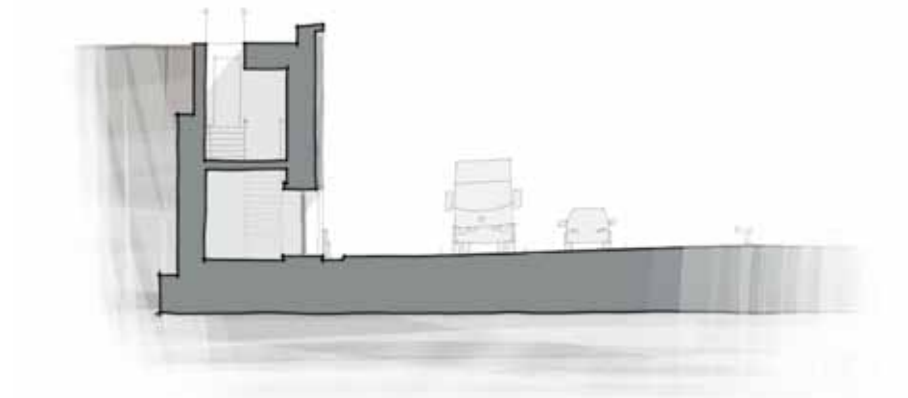
breedte van een paneel is 1,5 m.

- De betonnen voorzetwanden dienen te zijn voorzien van geluidsabsorberend ribbelbeton met een verticaal reliëf, waarvan de schaduwwerking de donkere kleur versterkt. Het reliëf dient dominant te zijn ten opzichte van voegen en naden tussen opeenvolgende elementen, minimaal 40 mm diep.
- Het fietspad via de Beerenclauwstraat dient sociaal veilig te worden ingepast, met voldoende zicht tussen de bocht aan de spoorzijde en het begin van het viaduct. Dit kan reden zijn voor een nadere detaillering van de inrichting die in het Landschapsplan is afgebeeld.

Aanvullende eisen plaat Helhoek

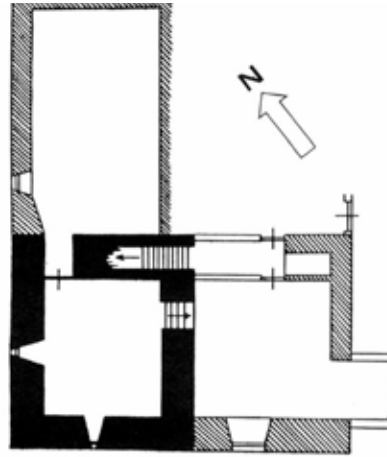
- Indien onder de plaat over de A15 ter hoogte van de passage van het buurtschap Helhoek sprake is van een middenwand, dan dient deze een gladde afwerking te hebben en een lichtgrijze kleur.
- De plaat bij Helhoek dient over het gehele oppervlak te zijn voorzien van een grondpakket van minimaal 50 cm. Het grondpakket dient een inrichting mogelijk te maken met weilandjes en kleine beplantingselementen zoals hagen en bloemrijk grasland (geen hoge bomen), in overeenstemming met afspraken die hierover zijn gemaakt met de omgeving.

Vluchtwegen en -trappenhuizen vanuit de verdiepte ligging dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van het aangrenzend maaiveld en daarmee op onopvallende wijze in het landschap te zijn opgenomen.



Referentie geluidsabsorberende bekleding betonnen voorzetwanden verdiepte ligging: het patroon dient dominant te zijn over de voegen tussen opeenvolgende panelen





6.2 Verbijzondering Huis Rijswijk

Nabij Groessen ligt Huis Rijswijk, een voormalige havezate, aan een oude rijnstrang (de Aa). Huis Rijswijk is een rijksmonument. Een deel van het erf wordt door de nieuwe A15 aangesneden en de snelfietsroute loopt over een ander deel van het erf. Huis Rijswijk heeft een woonbestemming. Na realisatie van ViA15 is dat waarschijnlijk geen logische bestemming. Een nieuwe bestemming (en investeerder) wordt nog gezocht. Het Tracébesluit gaat uit van de huidige bestemming, waarvoor de realisatie van een geluidsscherm noodzakelijk is.

WHY

De A15 dient bij Huis Rijswijk zodanig te worden ingepast, dat het resterende erf en de gebouwen worden gerespecteerd en een functieverandering niet wordt gefrustreerd. Wenselijk is dat de locatie van Huis Rijswijk vanaf de snelweg op enige wijze beleefbaar is, zonder afbreuk te doen aan de continuïteit in het wegbeeld. Belangrijke ingrediënten in de integrale ontwerp-opgave op deze plek zijn de toekomstige aanleg van de snelfietsroute over het erf, de aanleg van een nieuwe watergang langs de Rijswijksestraat

en de resultaten van het reeds uitgevoerde architectuurhistorisch onderzoek. De ontwerp-opgave is hier het beleefbaar maken van de loop van de Aa, de contouren van het oorspronkelijke kavel en de oorspronkelijke laanstructuur langs de Rijswijksestraat. Dit ontwerp mag om die redenen afwijken van de kaart in het Landschapsplan.

HOW

- Aan de snelwegzijde dient de historische betekenis van deze plek tot uitdrukking te komen in een verbijzondering op de wand van de doorsnijding. De verbijzondering dient tegelijkertijd subtiel te zijn en bij 130 km/h beleefbaar.
- Het vanwege de woonbestemming noodzakelijke geluidsscherm dient zo te worden gerealiseerd dat bij een verandering van de bestemming het scherm eenvoudig kan worden afgebouwd tot de voor die functie benodigde hoogte.
- De snelfietsroute F15 en de watergangen dienen in samenhang met het erf te worden ontworpen, waarbij niet de boogstraal van het fietspad de belangrijkste parameter is, maar de ruimtelijke beleving in relatie

tot de cultuurhistorische betekenis van deze plek. De tracerings van watergangen en de snelfietsroute dient in samenhang met de cultuurhistorische waarde van de plek tot een samenhangend geheel te leiden.

WHAT

- Het voor de huidige woonbestemming benodigde geluidsscherm (circa 2 m hoog) dient te worden gerealiseerd in hetzelfde vlak als de wand van de verdiepte ligging, als een zelfstandig muurtje uit bakstenen die passen bij de kleur en afmetingen van de bakstenen in het huis. De wand van de verdiepte ligging zelf dient ononderbroken te zijn en zelfstandig te voorzien in de functie van valbeveiliging zodat bij een eventuele toekomstige verwijdering of aanpassing van het muurtje een continu ogend geheel blijft bestaan. In de bakstenen muur dient middels verdiepte liggende of juist uitstekende stenen de naam van Huis Rijswijk opgenomen te worden.



6.3 Zichtwallen, aansluiting Duiven / Zevenaar (N810), carpoolplaats en Roodwilligenstraat

Tussen de plaat bij Helhoek en het knooppunt met de A12 ligt de A15 tussen zichtwallen. Ter hoogte van de N810 komt de nieuwe aansluiting Duiven / Zevenaar. Hiertoe wordt een viaduct over de A15 gerealiseerd en een viaduct over de Helhoek / Helstraat. Het plan sluit aan weerszijden van de A15 aan de reconstructie van de N810 door de provincie. Onderdeel van de scope van ViA15 is de realisatie van een overstaplekk tussen busvervoer, auto- en fietsverkeer. Onderdelen daarvan zijn een carpoolplaats en bushaltes. Op korte afstand van de aansluiting Duiven / Zevenaar kruist de Roodwilligenstraat de A15 met een viaduct.

WHY

Ten westen van de N810 liggen de Groessense weiden, een kleinschalige, historische slagenvorkaveling. Ten oosten ligt een open broeklandschap, met doorzichtige bomenrijen langs landwegen, beplante erven, heggen en solitaire bomen. De snelweg dient hier enerzijds zo veel mogelijk weg te vallen in het open, weidse landschap en anderzijds zo goed mogelijk te zijn onttrokken aan het zicht vanuit de omgeving. De snelweg en het verkeer daarop worden aan het zicht

vanuit de omgeving onttrokken door een halfverdiepte ligging in combinatie met zichtwallen (met gras begroeide, flauw oplopende grondlichamen). De architectonische vormgeving en het kleurgebruik dienen terughoudend en ingetogen te zijn, ondersteunend aan de gedachte van een snelweg die weinig meer is dan een strook asfalt en grondwerk dat het verkeer aan het zicht vanuit de omgeving onttrekt. De A15 wordt niet begeleid door beplanting en is zo veel mogelijk ontdaan van 'wegmeubilair' (zo min mogelijk verlichting, geen signalering). De ontwerpogave is om alles buiten de snelweg in de taal van het kleinschalige coulissenlandschap te maken. Het ontwerp dient te leiden tot een krachtige stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, die de kernen van Duiven en Zevenaar verbindt en leidt tot een nieuwe, herkenbare, groene stadsentree. De Helstraat / Helweg en Roodwilligenstraat met begeleidende watergangen, bomenrijen en erven dienen zo veel mogelijk intact te blijven, als dragers van de fragmenten van het oude landschap tussen Duiven en Zevenaar. De kaart in het Landschapsplan behoeft nog enige aanscherping op basis van dit EPvE.

HOW

- In het gebied tussen Duiven en Zevenaar krijgt de nieuwe A15 een aansluiting op de bestaande provinciale weg N810, de hoofdverkeersweg tussen Duiven en Zevenaar. Deze ligt hier min of meer op het tracé van de vroegere rijksweg Arnhem-Keulen. Een deel van de N810 wordt door de provincie gereconstrueerd. Het fietspad wordt langs de zuidzijde van de N810 aangelegd en krijgt een laanstructuur. De onderbreking van deze laanstructuur ter hoogte van de aansluiting met de A15 dient zo klein mogelijk te worden gehouden. De landschappelijke inrichting binnen de scope van de ViA15 dient qua beleving en sortimentskeuze op het plan van de provincie Gelderland aan te sluiten.

- De aansluiting met de N810 ligt op een grondlichaam, waarbij de toe- en afritten zo 'puur' mogelijk dienen te zijn, dat wil zeggen: zo veel mogelijk ontdaan van wegmeubilair en verlichtingsmasten. De ontwerpogave is hier om het reliëf van het grondlichaam in de N810, de zichtwallen langs A15, de grondlichamen op- en afritten en de verdiepte Helstraat zo integraal vorm te geven dat dit zo min mogelijk oogt als een civieltechnische ingreep

en zo veel mogelijk als een samenhangend onderdeel van het landschap.

- Aan de snelwegzijde dienen de zichtwallen te bestaan uit flauw oplopende grastaluds zonder geleiderails, zodanig dat deze ruimte als obstakelvrije berm geldt, vergelijkbaar met de grondwal bij Bemmelen.

- De viaducten over de A15 en Helhoek / Helstraat en de landschappelijke inpassing hiervan dienen de doorgaande lijn van de dwarsverbinding te versterken, met zo min mogelijk discontinuïteiten in dwarsprofiel en beplanting.

- Tussen de A15 en de rand van de kom Zevenaar zijn de landwegen Helhoek en Helstraat de dragers van het landschap, inclusief watergangen en bomenrijen en de met groen omzoomde, verspreid liggende erven langs de weg. De onderbreking van deze structuur door de verhoogd liggende N810 dient te worden verzacht door de toepassing van flauwe taluds, die niet civieltechnisch ogen maar vloeiend zijn vormgegeven. Bomenrijen en sloten langs de Helhoek / Helstraat dienen zo ver mogelijk door te lopen tot aan de N810, bij wegen en inritten dienen sloten zo kort mogelijk onderbroken te worden (korte duikers) en bestaande bomen dienen zoveel mogelijk te worden gehandhaafd.

- De onderdoorgang Helhoek / Helstraat functioneert als overstapplaats tussen busvervoer, auto- en fietsverkeer. Hier dient een samenhangend ontwerp van paden te komen naar de bushaltes, carpoolplek en fietsenstalling. De plek dient te worden vormgegeven in de typologie van de erven langs de Helstraat. De routing van auto's en voetgangers, landschappelijke inrichting en materialisering van de nieuwe carpoolplaats en bushaltes dient het gevoel van comfortabel en veilig reizen te ondersteunen. De ruimtelijke opgave dient hier integraal benaderd te worden, waarbij alle noodzakelijke elementen op elkaar zijn afgestemd en tezamen een samenhangende compositie vormen.

WHAT

Zichtwallen en N810

- De zichtwallen hebben aan de bewonerszijde een zo flauw mogelijke helling, met daarop bloemrijk gras, zodat de wallen maximaal opgenomen worden in het omringende landschap. De weg krijgt hier geen begeleidend opgaande beplanting. Struinpaden over de zichtwallen, net onder de kruin, dienen logisch aan te sluiten op het padennetwerk in de omgeving en voorzien te zijn van een vanaf de snelweg niet opvallende, eenvoudige afrastering.

- De grasvegetatie op de wallen dient kruidenrijk te zijn en daarmee een hoge ecologische waarde te geven aan het grasland. De grondwallen dienen aantoonbaar zo zijn samengesteld of afgewerkt dat zich op een duurzame manier (met een maaifrequentie van 1x per jaar) een kruidenrijke vegetatie kan ontwikkelen (biobermen).

- De zichtwallen hebben aan de bewonerszijde een flauwe helling, maximaal 1:10.

- De keuze in boomsoort en beplanting dient een voortzetting te zijn van het door de provincie te reconstrueren deel van de N810.

- Uitgangspunt is een onverlichte A15. Indien verlichting langs de hoofdrijbaan toch noodzakelijk is, dient deze lager te zijn dan de zichtwal.

- Verlichting op de toe- en afritten dient te worden uitgevoerd als botsveilige mast, ter voorkoming van geleiderails.

Overstapplaats en viaduct Helhoek / Helstraat

- De auto- en fietsparkeerplaats dient te worden ingekaderd met een haag om het terrein, bestaande uit meerdere rijen beplanting, beheerd als haag met een breedte van minimaal 1 m.

- In de landschappelijke inrichting van de auto- en fietsparkeerplaats dienen 1e orde boomsoorten te

worden gekozen die geen schade veroorzaken of hinder geven in relatie tot auto's (druipen, takbreuk, kastanjes).

- De verharding van de auto- en fietsparkeerplaats en voetpaden dient te bestaan uit in-situ beton (geen stelconplaten), vergelijkbaar met de verharding van de carpoolplaats zoals gerealiseerd langs de N322 bij Beneden-Leeuwen.

- De verlichting van de carpoolplaats dient te bestaan uit op het gebruik afgestemde lage masten met LED-verlichting (armaturen op maximaal 8 m hoogte).

- Het viaduct over de Helhoek / Helstraat dient te bestaan uit drie afzonderlijke dekken met daglichtopeningen tussen de dekken, verjongende dekranden en een materialisering van leuningen en randelementen die in nauwe samenhang met de carpoolplaats is gekozen.

- De westzijde (A15-zijde) van het viaduct dient te bestaan uit een keerwand met glad betonnen voorzetwanden onder een helling van 3:1, waarbij sprake is van alleen verticale naden.

- De oostzijde (parkeerplaatszijde) van het viaduct dient te bestaan uit een flauw oplopend schuin talud met een helling 1:3, onder het dek bestraat met keien.

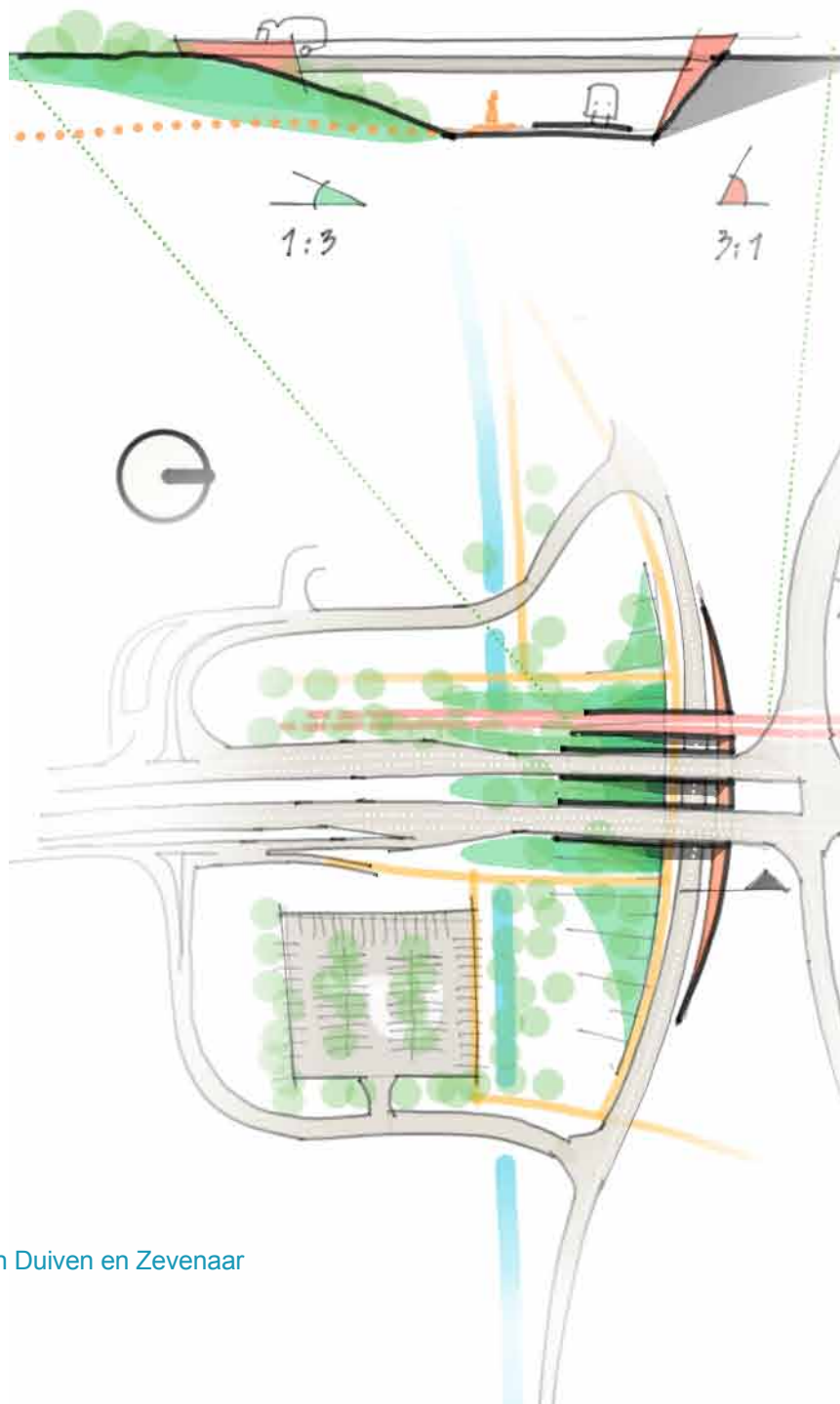
- Voor de materialisering en kleurstelling van bushaltes, fietsenstallingen en paden geldt als referentie de carpoolplaats langs de N322 bij Beneden-Leeuwen. Hierbij dient sprake te zijn van een voor deze specifieke plek langs ViA15 ontworpen geometrie, waarin sociale veiligheid en zichtlijnen belangrijke ontwerpingrediënten zijn.

- De erfafscheiding langs het perceel van de woning a/d kruising Helhoek-N810 dient te bestaan uit een hekwerk begroeid met rankende klimplanten (kamperfoelie, clematis en dergelijke).

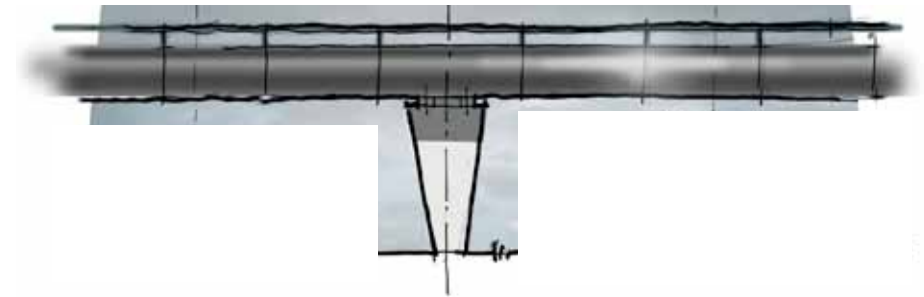
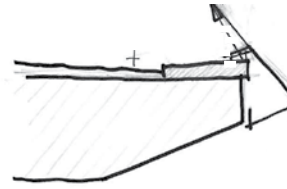


Carpoolplaats langs de N322 bij Beneden-Leeuwen





Overstapplek N810 tussen Duiven en Zevenaar



6.4 Knooppunt 'De Liemers' (A12/A15)

Het nieuwe tracé van de A15 sluit aan op rijksweg A12 in knooppunt De Liemers. In dit T-vormige knooppunt ligt de A12 min of meer op maaiveldniveau in het uitgestrekte, vlakke broeklandschap. De twee kruisende verbindingswegen liggen verhoogd en verdiept: vanuit Duitsland richting Rotterdam verhoogd (*fly-over*), vanuit de A15 richting Utrecht verdiept (*dive-under*). Ten oosten van dit knooppunt wordt een nieuwe weterring aangelegd.

WHY

De ontwerp-opgave is een knooppunt dat vanuit het perspectief van de weggebruiker een herkenbare, eigen identiteit heeft, continuïteit biedt in het wegbeeld en uitzicht op de omgeving vanaf de fly-over. Vanuit het perspectief van de omgeving (omwonenden) is de opgave juist een knooppunt dat weinig aandacht trekt en zich heel onnadrukkelijk in het landschap voegt. Het landschap in het knooppunt dient de uitstraling te hebben van het broeklandschap in de omgeving, met een regelmatig, rechthoekig patroon van sloten, wegen en perceelsgrenzen. Rijksweg A12 en de bijbehorende

bermsloten liggen in lijn met het broeklandschap. Het landschap in het knooppunt dient zo veel mogelijk deel uit te maken van dit patroon. De nieuwe, brede weterring dient zo aangelegd te worden, dat deze duidelijk onderdeel is van het landschap van de omgeving, waarbij het landschap tussen de weterring en het knooppunt dezelfde uitstraling heeft als het landschap ten noorden van de weterring zodat de nieuwe weterring niet te veel verkleefd raakt aan het knooppunt.

HOW

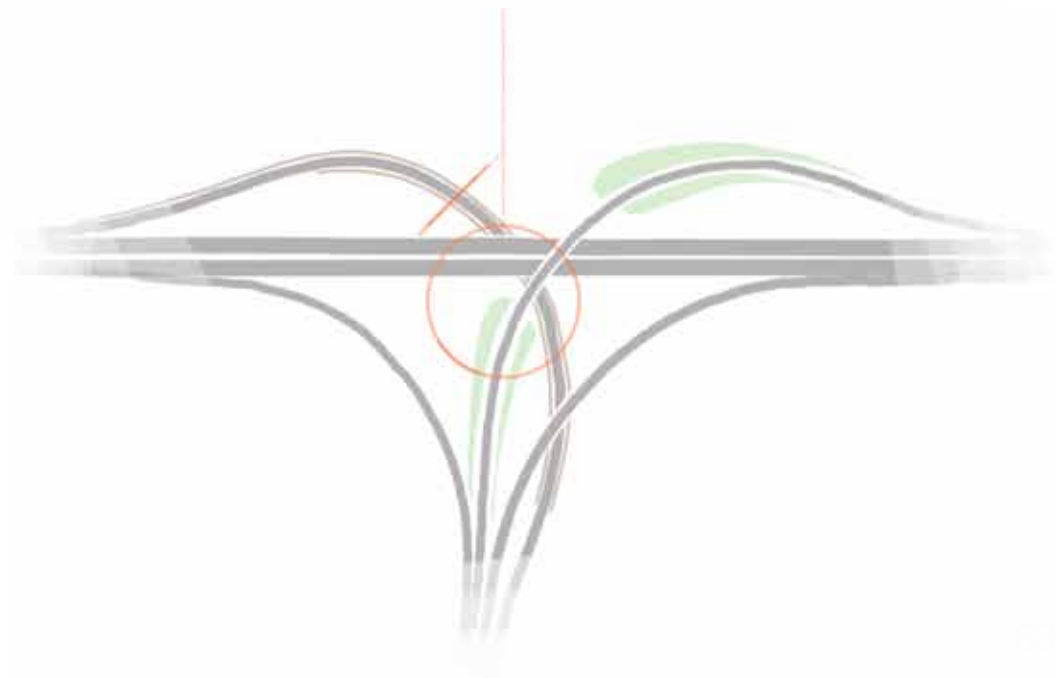
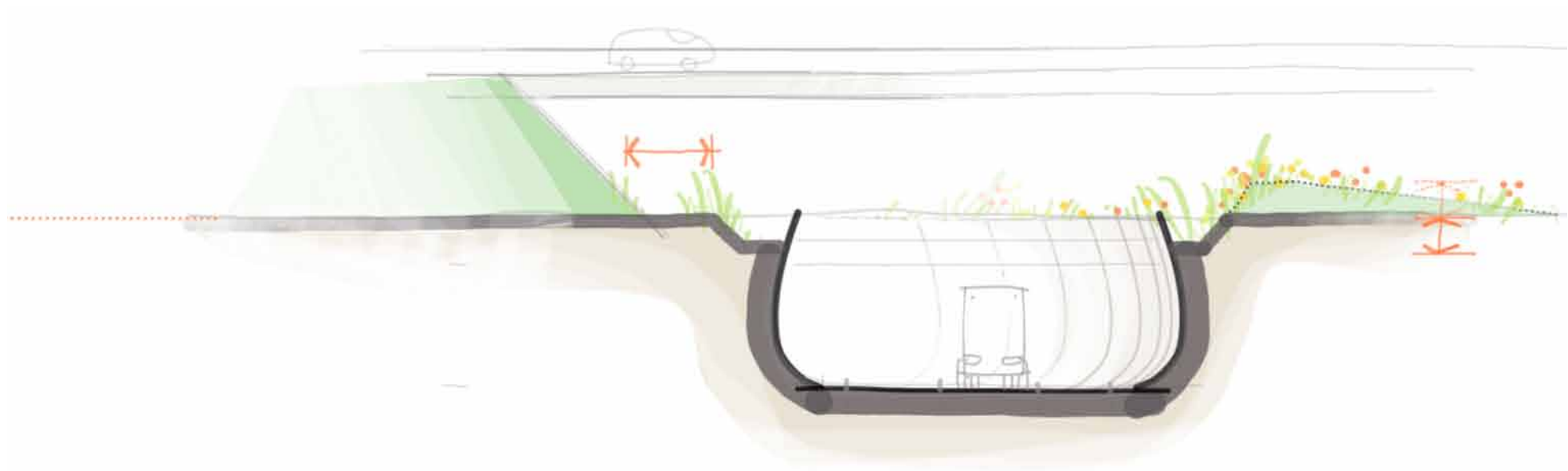
In de architectonische vormgeving en landschappelijke inrichting van het knooppunt dient sprake te zijn van maximaal drie beeldbepalende elementen: een open broeklandschap met gras en sloten, een fly-over met een soepele curve en een 'dive-under' die de grond in snijdt. Het is niet toegestaan hieraan een vierde beeldbepalend element toe te voegen in de vorm van bijvoorbeeld keerwanden als afsnijding van de taluds van de fly-over of een expressief vormgegeven steunpunt. De verlichting in het knooppunt dient geen optelsom te zijn van de

verschillende architectonische concepten van twee routes, maar bij te dragen aan de eigen signatuur en identiteit van het knooppunt.

De fly-over en aansluitende grondlichamen dienen één vloeiend gebaar te vormen, oprijzend uit het landschap. De nieuwe fly-over dient krachtige, elegante lijnen te hebben, waarin architectonische middelen zoals afrondingen, profileringen en verjongende randen de constructieve dimensies verzachten en het geheel eleganter en slanker laten ogen.

WHAT

- In de kleurstelling in het knooppunt dient een contrasterijk onderscheid te worden gemaakt tussen een aantal zones. De elementen behorende tot de 'insnijding' dienen donker te zijn (de betonnen voorzetwanden van de keerwand). Elementen behorende tot de 'onderwereld' van de fly-over dienen licht te zijn (steunpunten, onderzijde dek). De dekrand van de fly-over dient antracietkleurig te zijn (randelementen), onderdelen daarboven lichtgrijs (zoals leuningen, voertuigkering, lichtmasten).



Verbeelding van de eisen aan de voorzetwanden van de dive-under en de positie ten opzichte van het landhoofd van de fly-over: een plaatselijk verdiept maaiveld en een fly-over waarvan het landhoofd voldoende afstand houdt en opzichte van de keerwand.

Fly-over

- De fly-over dient leesbaar te zijn als één soepele curve, in een continue lijn. De belijning van het dek dient die van de wegas te volgen, zodat ook een vloeiende belijning in de onderzijde ontstaat. In geval van toepassing van prefab liggers dienen gekromde liggers te worden toegepast.
- Het dek dient aan de onderzijde vlak en gesloten te zijn. In geval van prefab liggers dienen de liggers gelijkmatig te zijn verdeeld, met een zo minimaal mogelijke voeg tussen de liggers. Voegen tussen prefab liggers (in dwarsrichting) mogen maximaal 40 mm bedragen.
- De steunpunten van de fly-over dienen elk te bestaan uit één pijler (geen rij kolommen), symmetrisch onder het dek geplaatst en uitgevoerd met afgeronde hoeken. De afronding van de hoeken van de pijler dient een straal te hebben van minimaal $R = 300$ mm. De breedte van de pijler dient maximaal circa 1/5e van de breedte van het bovenliggende dek te zijn.
- Bij toepassing van een onderslagbalk dient deze aan beide zijden van de pijler symmetrisch uit te kragen, en verjongend te zijn in twee richtingen, waarbij de uiteinden het zicht verbergen op de oplegging en de voeg tussen opeenvolgende liggers. Referentie: Westrandweg A5 in Amsterdam.
- In opeenvolgende velden dient sprake te zijn van een gelijke constructieve hoogte (dekdikte) of een vloeiend verloop van de ene naar de andere dikte.
- In de randelementen van de fly-over dient een profiel te zijn aangebracht met een afschuining in twee richtingen: een vlak gericht naar de lucht en een vlak gericht naar de grond, met als overgang tussen deze vlakken een afronding. De randelementen dienen een doorsnede te hebben die vloeiend aansluit op een verjongende dekrand en enige overmaat heeft om een eventuele zeeg te verhullen. Om vervuiling aan de zichtzijde van de randelementen te voorkomen dient de bovenzijde van deze elementen naar binnen af te wateren.
- De randelementen dienen over de volledige lengte van

de fly-over een gelijke hoogte en een vloeiend verloop te hebben dat de kromming van de rijbaan volgt. Een zichtbare opdeling in rechtstanden is niet toegestaan.

- De leuning dient tussen de onder- en bovenregel te bestaan uit alleen verticale elementen, waarbij de boven- en onderregel van de leuning de kromming van de wegas dienen te volgen.
- De landhoofden van de fly-over dienen te worden uitgevoerd als hooggelegen landhoofden met een schuin talud onder het dek (helling maximaal 1:1). Het aanzicht van het landhoofd onder het brugdek bedraagt maximaal 1,0 m (exclusief de benodigde verkanting).
- De taludbekleding dient onopvallend over te gaan in het graslandschap en uitgevoerd te worden in antracietkleurige keien.
- Pijlers en oplegbalken dienen te worden uitgevoerd in schoon beton conform CUR 100 klasse B1, grijsschaal II.

Grondwerk

- Het grondwerk van de taluds en de binnenlussen dient als één samenhangende wereld te zijn ontworpen, met vloeiende overgangen. Voorkomen dient te worden dat het beeld ontstaat van een vlakke grasmat met daarop civieltechnisch ogende dijklichamen.
- Het landschap in het knooppunt dient te bestaan uit gras en water in een rechtlijnig patroon zoals het huidige broeklandschap, zonder opgaande beplanting.

Dive-under

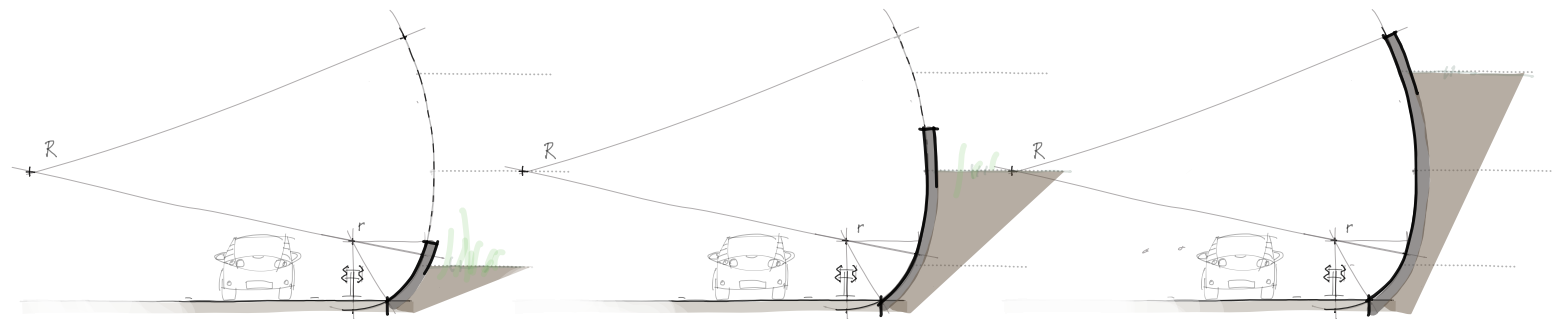
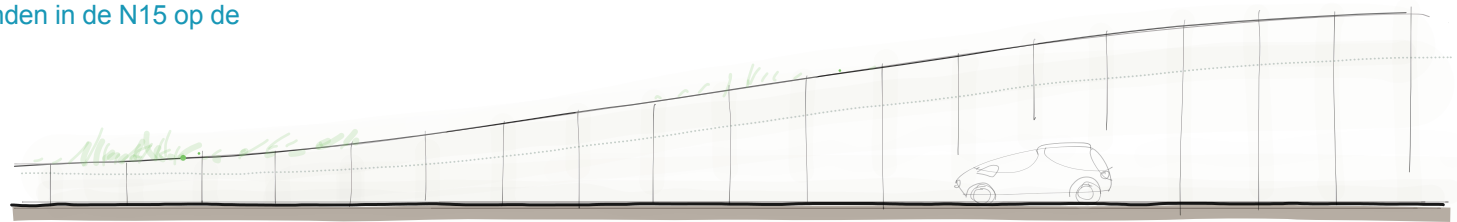
- De bovenrand van de keerwand vormt de grens tussen snelwegwereld (high-tech) en omgeving (low-tech): elementen aan de omgevingszijde dienen een uitstraling te hebben die past bij het broeklandschap in het knooppunt.
- De keerwanden in de dive-under dienen duurzaam antracietkleurig te zijn, om te benadrukken dat de weg 'de grond in snijdt'. Het dek en de randelementen van het viaduct in de A12 dienen in contrast hiermee juist lichtgrijs van kleur te zijn, leuningen antracietkleurig.
- Een leuning op de keerwand is niet toegestaan. De

valbeveiliging dient te bestaan uit het doorsteken van de keerwand en voorzetwand tot boven aangrenzend maaiveld, zodanig dat het geheel zonder leuning voldoet aan de vereiste doorvalbeveiliging.

- De afwerking van de keerwand dient te bestaan uit gebogen betonnen elementen die in één keer de volledige hoogte overspannen (geen horizontale voegen) en bestaan uit gelijke breedtes per element.
- De overgang van een grondwal / groene berm naar de insnijding met een harde keerwand dient vloeiend te verlopen, zonder abrupte verschillen in hoogte van de elementen.
- De kromming van het gebogen paneel dient te bestaan uit twee cirkelsegmenten die vloeiend in elkaar doorlopen (korfboog). Het onderste cirkelsegment is precies 85 graden en heeft een straal van 1,6 m. Het bovenste cirkelsegment is afhankelijk van het niveau van het aangrenzend maaiveld. De straal van dit segment is 12 m. In alle keerwandsegmenten dient dezelfde kromming te worden toegepast. Boven het aangrenzend maaiveld dient de kromming van de achterwand gelijk te zijn aan de voorzijde van de keerwand. De breedte van de elementen is minimaal 1,5 m. De keerwand loopt af naar maaiveld tot een hoogte van maximaal 1 meter en wordt dan verticaal afgesneden.
- Voor de gebogen keerwanden van de dive-under geldt dat een voorstel voor paneelindelingen, naden tussen de panelen, maximale afwijkingen in naden tussen de panelen en maximale afwijkingen in hoogten tussen de panelen aan de opdrachtgever ter goedkeuring dient te worden voorgelegd.
- Eventuele vluchtwegen en -trappenhuizen dienen geheel verdiept te liggen ten opzichte van het aangrenzend maaiveld en daarmee op onopvallende wijze in het landschap te zijn opgenomen.
- Eventuele verlichtingsarmaturen dienen de kleur van de wand te hebben en mogen niet boven de rand van de keerwand uitsteken.



Voorbeeld van gebogen betonnen wanden in de N15 op de Maasvlakte (bron: zja.nl)



Verbeelding van de eisen aan betonnen voorzetwanden in de dive-under: $R=12\text{ m}$, $r=1,6\text{ m}$. Dit leidt tot een samengestelde boog zonder dubbele krommingen (korfboog)



7. Deelgebied 4: de A12 'regenboogroute'

Aanvullende eisen per samenhangende ontwerpopgave

Verbreiding van de bestaande A12 en een nieuwe aansluiting bij Zevenaar

WHY

Tussen Westervoort en knooppunt Oud-Dijk wordt de A12 verbreed. Voor de gehele A12 tussen Den Haag en de grens met Duitsland is al eens een inpassingsvisie opgesteld: de 'regenboogroute'. In het Landschapsplan van ViA15 is de hoofdgedachte achter de regenboogroute overgenomen: de beleving van verschillende landschapstypen en het streven naar verwantschap in de architectonische vormgeving van viaducten en onderdoorgangen.

De aansluiting Duiven in de A12 en het bijbehorende viaduct worden gehandhaafd. In de landschappelijke inpassing vinden beperkte aanpassingen plaats. De bestaande kwaliteiten van de aansluiting Duiven dienen te worden gehandhaafd en versterkt.

De bestaande verzorgingsplaats Aalburgen wordt circa 300 m opgeschoven richting het westen. De opgeheven verzorgingsplaats wordt een waterberging. De nieuwe verzorgingsplaats dient een prettige verblijfsplek te zijn.

De aansluiting Zevenaar (Griethse Poort) wordt opgeheven voor regulier verkeer en omgebouwd tot een toe- en afrit in geval van calamiteiten. Ten behoeve

van de verbreiding van de A12 wordt de bestaande onderdoorgang verlengd. Aan de noordzijde van de A12 komt een geluidsscherm (1 m hoog). De bestaande hulppost van Rijkswaterstaat (zoutloods) wordt binnen afzienbare termijn verplaatst.

De begeleidende beplanting van het onderliggend wegnnet dient hier het beeld te bepalen, waarbij een landschappelijke overgang wordt gemaakt tussen het (open) kleigebied en het zandgebied. De bestaande ondoorgang Griethse Poort dient aan beide zijden te worden voorzien van een nieuw, stedelijker aanzicht. Het interieur dient te worden opgefrist en voorzien van indirecte verlichting. Het ontwerp van het geluidsscherm aan de noordzijde dient te worden beschouwd in samenhang met de te verplaatsen zoutloods, met als doel een vloeiend en vanzelfsprekend verloop van het scherm. Eventueel noodzakelijke anti-verblindingsmaatregelen dienen onopvallend te zijn.

De onderwereld wordt opnieuw ingericht, waarbij de continue lijnen van de Doesburgseweg als primaire landschappelijke drager en de Oude Steeg/Nieuwe

Steeg als secundaire structuur zoveel mogelijk worden hersteld. Deze omgeving is tevens een schakel in de fietsstructuur tussen Didam, Arnhem en Zevenaar. De sociale en fysieke veiligheid en een logische routing dienen daarom op een acceptabele wijze deel uit te maken van het ontwerp.

Ten oosten van Zevenaar, ter hoogte van de Hengelderweg tussen Zevenaar en Didam, komt de nieuwe aansluiting Zevenaar-Oost. Onderlangs de A12 kruist hier een bundel infrastructuur: de Hengelderweg, een drukke fietsverbinding tussen Zevenaar en Didam, de spoorlijn Arnhem-Winterswijk en een lokale weg. In de breedte van de spoorkruising is rekening gehouden met de mogelijkheid van een toekomstige spoorverdubbeling: zie hiervoor het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) voor de reconstructie van de Hengelderweg. De landschappelijke inrichting sluit hierop aan. Onderdeel van de opgave is een geluidsscherm langs de noordelijke toerit (2 m hoog) en grondkeringen parallel aan de A12, langs De Braak en het Hazenpad.

De landschappelijke inpassing van de nieuwe

aansluiting Zevenaar-Oost is gebaseerd op zowel onderscheid ten opzichte van toe- en afritten elders langs de A12 als aansluiting bij het beoogde beeld van de verstedelijking tussen Zevenaar en Didam. De aansluiting dient een samenhangend onderdeel te vormen van de toekomstige stedenbouwkundige omgeving.

Langs de A12 tussen Westervoort en Zevenaar wordt een nieuwe snelfietsroute aangelegd (F12), waarvoor binnen de aansluiting Zevenaar Oost een onderdoorgang is opgenomen. Daarmee wordt voorzien in een aansluiting van de F12 op het fietspad tussen Zevenaar en Didam langs de Hengelderweg.

In het bestaande knooppunt Oud-Dijk (1961) krijgen de verbindingswegen een rijstrookverdubbeling en ruimere bochten. Daarbij wordt het bestaande viaduct over de A12 gehandhaafd. Het nabijgelegen viaduct in de Ravenstraat wordt vervangen door een nieuw viaduct.

De ontwerpopgave bestaat hier uit het behouden en versterken van bestaande landschappelijke kwaliteiten. Het knooppunt vormt een herkenbaar moment in de route: een weidse binnenwereld, ingekaderd door een bosgordel. Onderdeel van de beleving vormt het gevoel van 'binnenrijden' van het knooppunt dankzij tot dicht op het asfalt beplante toegangswegen. De bosgordel zorgt voor een heldere begrenzing: vanuit de omgeving gezien verhult het bos de snelweg, binnenin het knooppunt vormt het bos een kader rond een weids landschap uit natuurlijk grasland met losstaande boomgroepen.

De boomgroepen bestaan uit verschillende inheemse soorten (een 'arboretum'). Uitsparingen in de bosgordel bieden een geregisseerd zicht op het landschap in de omgeving (een 'vizier'). Het resultaat dient een samenhangend ensemble te zijn, waarin kunstwerken, snelwegmeubilair en andere bouwkundige elementen ondergeschikt zijn aan de landschappelijke beleving vanuit de omgeving en vanaf de snelweg.

HOW

Als onderdeel van de regenboogroute zijn zogeheten 'architectonische specificaties' opgesteld, met als doel een soort huisstijl voor de architectonische vormgeving van viaducten, geluidsschermen, onderdoorgangen en wegmeubilair. Deze huisstijl wordt in ViA15 op onderdelen bijgeschaafd: de landschappelijke omgeving dient het ankerpunt te zijn in de beleving en identiteit van de route, niet de architectonische vormgeving van individuele kunstwerken. De architectonische specificaties zijn gebaseerd op de vier landschapstypen die de A12 doorsnijdt: stad, veenweide, bos en gebieden in transformatie (mozaïek). Een onderdoorgang in de stad heeft in die visie voorover hellende wanden, in het bos rechte wanden en in een veenweidegebied achterover hellende wanden. Deze dwingende indeling wordt in ViA15 bijgeschaafd ten gunste van een samenhangend beeld met een grote mate van verwantschap in de architectonische vormgeving en een zorgvuldige detaillering daarvan. In ViA15 zijn de aan te passen onderdoorgangen al voorzien van rechte wanden. Op dat profiel wordt aangesloten, waarbij de frontwanden worden uitgevoerd in baksteen.

De nieuwe onderdoorgang in de Hengelderweg bij Zevenaar sluit aan op deze beeldtaal en materialisering, waarbij de hoofdvorm domineert over de precieze indeling van tussensteunpunten.

WHAT

Aansluiting Duiven

- De bestaande bomenstructuur aan de oostzijde van het viaduct in de N810 / Noordsingel dient te worden gehandhaafd. Het oorspronkelijke plan dient te worden gecompleteerd door ook aan de westzijde eenzelfde bomenstructuur te realiseren.

Verzorgingsplaats Aalburgen

- Het ontwerp van de verzorgingsplaats dient een integraal ruimtelijk ontwerp te zijn waarin technische

eisen, landschappelijke eisen en eisen aan beheer en onderhoud tot een samenhangende ruimtelijke compositie leiden. Referentie voor de nieuwe verzorgingsplaats is de bestaande verzorgingsplaats Aalburgen: een informele rustplek, waarbij langs de rijbaan de functionele voorzieningen zijn georganiseerd aan een doorlopende 'strip'.

- In het verlichtingsplan dient rekening gehouden te worden met verschillen in gebruik: onderscheid tussen voetgangers, parkeerplaatsen voor personenauto's en voor vrachtverkeer. De masthoogte en armatuur dienen afgestemd te worden op dit gebruik.

- De bestaande verzorgingsplaats dient te worden aangepast tot een waterberging met droog, kruidenrijk grasland, dat zodanig overgaat in de aangrenzende natte ecozone dat landschappelijk geen grote verschillen zichtbaar zijn en uitzicht bestaat over de agrarische percelen en de ecologische zone.

- De nieuwe verzorgingsplaats wordt landschappelijke ingepast met twee elzenbroekbosjes (maximaal 1% wilg) op de koppen, uitgevoerd als waterberging.

- Tussen de snelweg en de nieuwe verzorgingsplaats dient een afschermende beplanting te komen in de vorm van elzen.

- De verharding dient te bestaan uit alleen asfalt en beton (geen klinkers, geen tegels). De strip dient te bestaan uit rood asfalt.

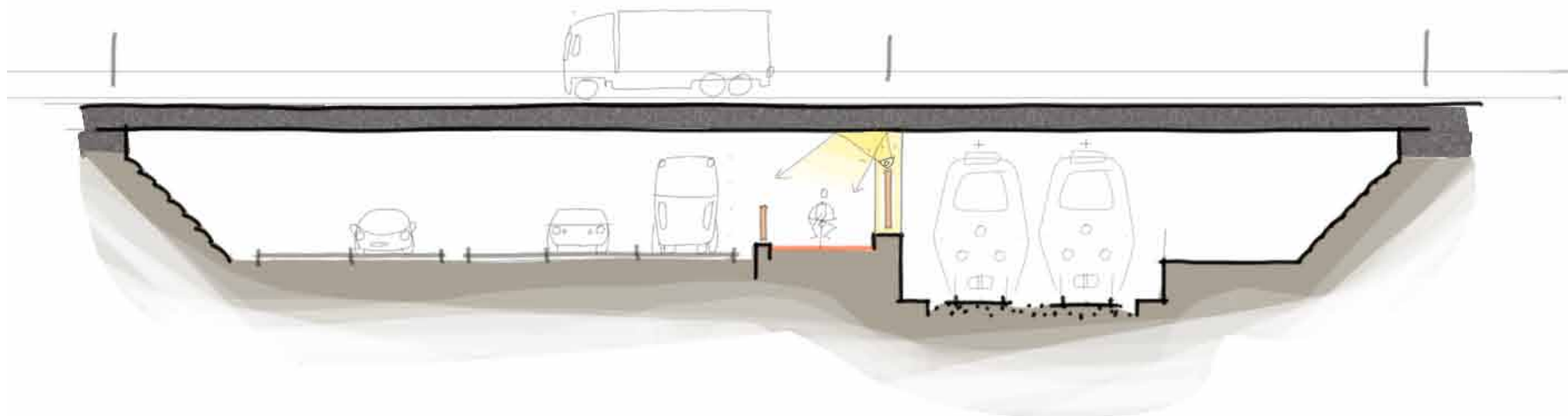
- De inrichtingselementen (zoals picknicksets, afvalbakken, lichtmasten) dienen een ingetogen uitstraling te hebben en een neutrale kleurstelling. Lichtmasten zonder uithouders.

- Picknicksets op een ruime betonplaat waarvan het oppervlak stroef is gemaakt. Geen uitgesproken kleuren.

- De opdrachtnemer dient een opstellingsplan te maken voor de inrichtingselementen op de verzorgingsplaats en dit te laten reviewen door zijn architect en landschapsarchitect.

Anti-verblinding tussen A12 en Nieuwe Steeg

- De anti-verblindingsmaatregel dient te bestaan uit een beukenhaag uit meerdere rijen.



Onderdoorgangen onder de A12 (algemeen)

- Nieuwe en te verlengen onderdoorgangen dienen aan beide zijden van de snelweg een frontwand te krijgen, die in aanzicht de volledige constructie verhult (ook een eventuele zeeg) en tevens de doorvalbeveiliging vormt op het niveau van de snelweg.
- De frontwand dient aan zowel de snelwegzijde als aan de omgevingszijde te worden bekleed met baksteen, opgesloten tussen twee betonnen profielbanden van gelijke dikte in aanzicht: een betonband als afdeklijst en een betonband die het profiel van de onderdoorgang volgt.
- Het profiel van wanden, plafond en overgangen hiertussen dient gelijk te zijn aan dat van de bestaande onderdoorgang.
- De bekleding van de frontwand dient te bestaan uit een mélange van bakstenen in rode en roodbruine tinten, uitgevoerd in een Vlaams verband met een verticale profilering van wisselende diepte. De profilering dient eventuele verticale voegen tussen bouwkundige elementen te maskeren.
- De verlichting van het nieuwe deel dient ingekast te zijn in de wand (geen opbouw), en in lijn te liggen met de bestaande verlichting. Kabels en leidingen mogen niet zichtbaar zijn (geen opbouw).
- De onderdoorgangen dienen te worden voorzien van een indirecte LED-verlichting, dat wil zeggen: verlichting die via het aanschijnen van wanden en het plafond het

wegdek verlicht.

- De wanden van zowel de nieuwe als bestaande onderdoorgang dienen te worden gekeimd in de kleur wit en voorzien van een 2m hoge strook witte tegels 10x10 cm op 1m boven niveau verharding.
- De naam van onderdoorgangen dient aangebracht te worden in het baksteenvlak van de frontwand, op dezelfde wijze als in de onderdoorgangen van project A12 Lunetten-Veendaal.

Hengelderweg en spoorlijn Arnhem - Winterswijk

- Het dwarsprofiel van de infrastructuurbundel onder het viaduct over de Hengelderweg en de spoorlijn Arnhem-Winterswijk verdient specifieke aandacht. Bij het doorgaande fietspad Didam-Zevenaar, dat tussen het wegverkeer en de spoorbaan ligt, vraagt de beleving en het gevoel van geborgenheid van de fietser extra aandacht in de harde technische onderwereld. Het fietspad dient onder het dek minimaal een meter hoger te worden gelegd dan de weg.
- De steunpunten van het nieuwe viaduct over de Hengelderweg dienen te worden uitgevoerd met ronde kolommen zodat doorzicht opzij mogelijk is. Kolommen en een eventuele onderslagbalk dienen visueel één element te vormen. Het geheel hiervan dient terug te liggen ten opzichte van de voorzijde van de frontwand, zodat de frontwand in het beeld dominant is ten

opzichte van de ondersteuning. De kolommenrij dient te worden gepositioneerd tussen het fietspad en de spoorlijn. Tussen alle opeenvolgende kolommen dient verlichting te worden aangebracht.

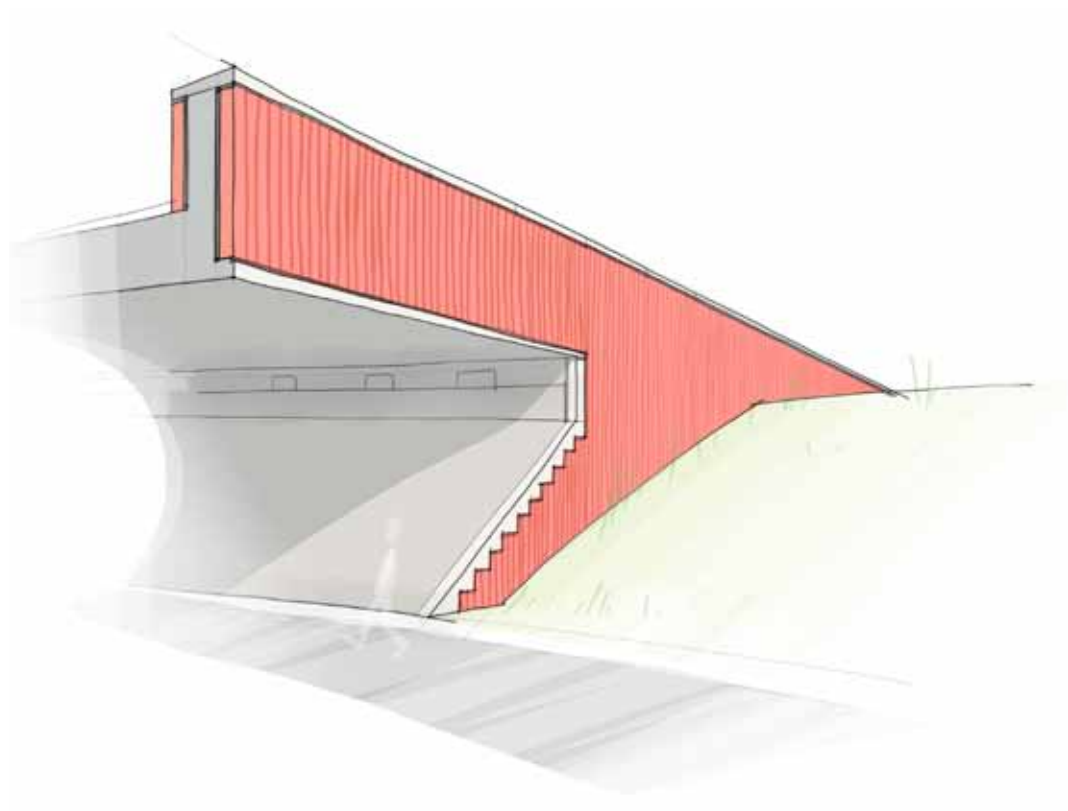
- De leuning tussen het fietspad en de provinciale weg en het hekwerk tussen het fietspad en de spoorlijn dienen te bestaan uit een boven- en onderregel met daartussen ranke, verticale elementen in de kleur antraciet. Prikkelraad en puntige vormen zijn niet toegestaan.
- Het nieuwe viaduct over de Hengelderweg dient te worden uitgevoerd met schuine zijwanden (hooggelegen landhoofden) en aan te sluiten bij de materialisering en architectonische vormgeving van de onderdoorgangen met verticale wanden. Hiertoe dient de frontwand een nauw verwante detaillering te krijgen.
- Eventuele verlichting onder het nieuwe viaduct dient te zijn uitgevoerd als inkassing in het beton van het tussensteunpunt (geen opbouw).
- Kabels en leidingen mogen niet in het zicht komen (ook hemelwaterafvoerleidingen niet).

Grondkeringen Braak en Hazenpad

De grondkeringen parallel aan de A12, langs De Braak en het Hazenpad, dienen te bestaan uit een afwerking van schanskorven met antracietkleurige keien.



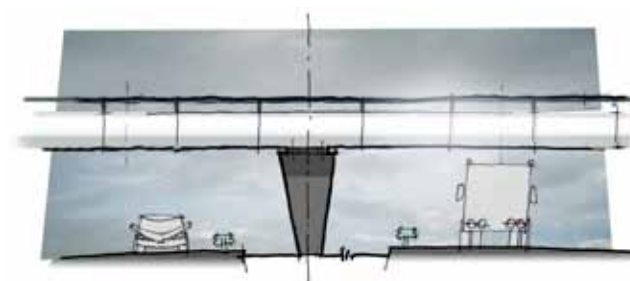
Verlengde onderdoorgang in de A12 in Maarn
(bron: qwa.nl)



Baksteen frontwanden dienen een verticale profilering te krijgen die naden en voegen verhult.



Referentie: viaduct over de A12 in de Schelmseweg
(bron: google)



Knooppunt Oud-Dijk: nieuw viaduct over de A12 in de Ravenstraat

- In het ontwerp van het viaduct dient sprake te zijn van continuïteit van de Ravenstraat, zonder plotseling wijzigingen in het dwarsprofiel.
- De architectonische vormgeving van het nieuwe viaduct dient verwant te zijn aan het viaduct over de A12 in de Schelmseweg (N785) in Arnhem. De verwantschap dient tot uitdrukking te komen

in de kruisingshoek met de A12 (diagonaal), de ligging op bestrate taluds parallel aan de A12, de architectonische vormgeving van het tussensteunpunt, de randdetaillering en de leuning.

- Anders dan het viaduct in Schelmseweg dient de Ravenstraat een verjonging te krijgen in de randligger en een randelement waarvan het afgeschuinde ondervlak de lijn van die verjonging doorzet. Ook dient de kleurstelling anders te zijn: antracietkleurige

taludbestrating, een antracietkleurig tussensteunpunt, lichtgrijze dekranden, antracietkleurige leuning.

Deze kleurstelling is een doorvertaling van de toegepaste kleurstelling bij afslag Oosterbeek (A12).

- De geometrie van de leuning dient conform de leuning van de Schelmseweg te zijn, dat wil zeggen: een leuning uit strips, die niet haaks op de kruisende weg staan, maar haaks op de richting van de snelweg ten behoeve van maximale transparantie.

Knooppunt Oud-Dijk: beplanting

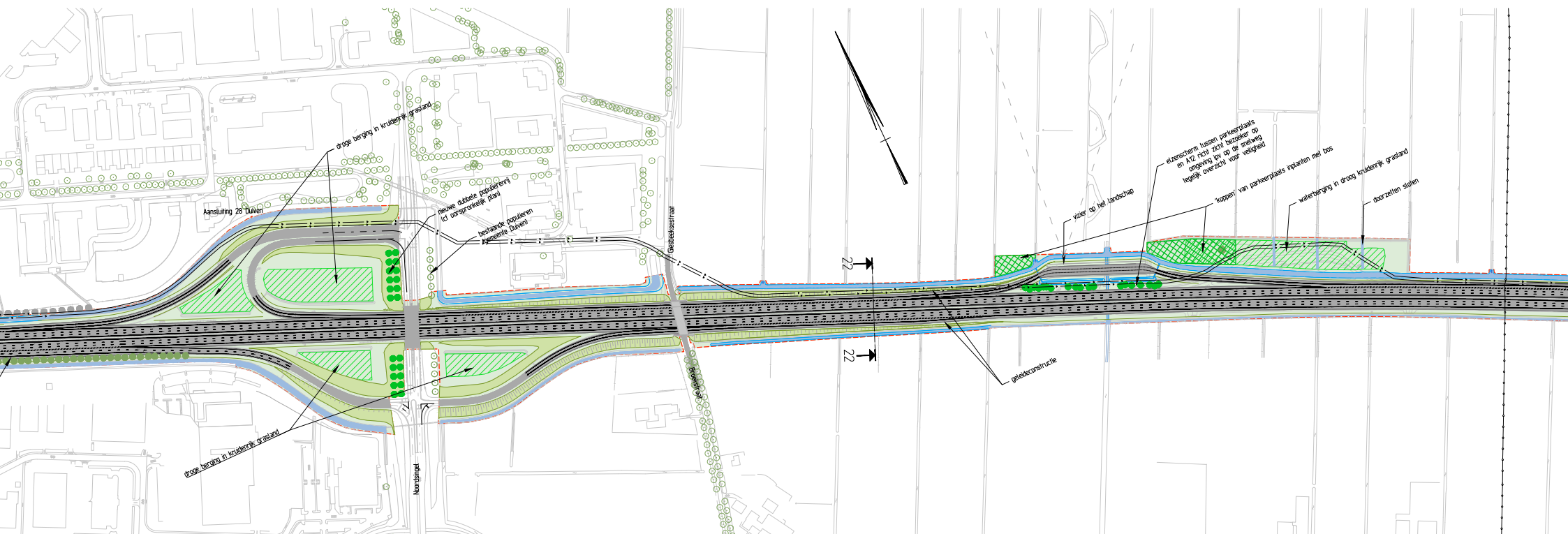
- De bestaande bosgordel rond de knoop dient verder te worden verdicht, waarbij op twee plaatsen een 'venster op het landschap' wordt vrijgelaten: eenmaal aan de noordzijde van de A12 en eenmaal aan de zuidzijde. De vensters geven een doorkijk naar het achterliggende landschap.
- Het maaiveld blijft grotendeels ongemoeid maar kan omwille van passende groeiomstandigheden bij de boomsoort licht worden verhoogd. Verhogingen, vergravingen en taluds in de binnenlussen worden organisch, met zeer flauwe taluds vormgegeven. Het grondlichaam van de bestaande verbindingsboog

wordt afgegraven zodat de voormalige functie in het terrein onherkenbaar is. Technische lijnen worden niet benadrukt.

- De bosgordel dient te worden verdicht met inheemse boomsoorten, met name eik en es, en een dichte randbeplanting van struikvormers.
- Het 'arboretum' dient te bestaan uit natuurlijk kruidenrijk grasland (extensief beheerd) met verspreid staande bomen en boomgroepen. Aan de te handhaven bomen dienen bomen en boomgroepen te worden toegevoegd, waarbij de keuze van soorten bijdraagt aan een sterke seizoensbeleving, zoals: kastanje, acacia, vleugelnoot, plataan, hollandse linde, rode esdoorn, zilveresdoorn,

rode kastanje, zwarte berk, trompetboom, rode beuk, zachte es, gleditia, wintereik, amerikaanse eik robinia, magnolia, rhododendron, krenteboompje, ribes en dergelijke.

In totaal dienen circa 200 bomen te worden geplant, verdeeld over minimaal 15 soorten in aantallen van circa 3-15 exemplaren, individueel geplant in groepjes van 3-5 stuks en 200 struikvormers verdeeld over 5 soorten met verschillende bloeikleuren, groepsgewijs geplant in groepen van 10-30 stuks.

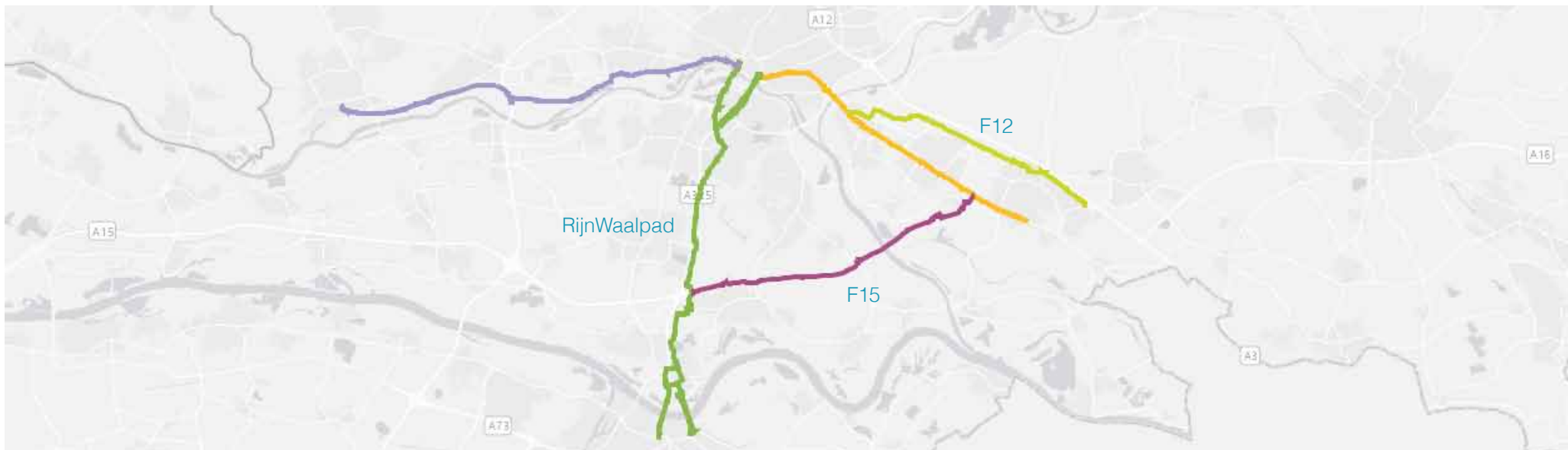








8. Parallel aan de A15: snelfietsroute F15



SNELFIETSRoutes: een nieuwe route F15 (en een stukje F12)

Onderdeel van ViA15 is een bestuurlijke overeenkomst over de nieuwe snelfietsroute F15, die min of meer parallel loopt aan de A15. Bij de aansluiting Hengelder valt een klein deel van de nieuwe snelfietsroute F12 binnen de scope. Het EPvE bouwt voort op de bestuurlijke afspraken en biedt een kader voor de architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing. Een snelfietsroute is een relatief nieuw fenomeen. Daarom eerst een korte toelichting van enkele uitgangspunten en karakteristieken.

Wat is een snelfietsroute?

Op snelfietsroutesgelderland.nl staat de volgende omschrijving (mei 2017):

„Snelfietsroutes zijn rechtstreekse routes op langere afstanden (15 tot 20 kilometer) die steden en/of woonwerklocaties met elkaar verbinden. (...) De snelfietsroutes hebben glad asfalt, weinig obstakels en goede verlichting. Verder is er op snelfietsroutes zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van

ander verkeer.

Voordelen voor fietsers:

- *Tijdsbesparend: Voorrang voor de fietser; routes tot in hartje stad en weinig omwegen;*
- *Comfortabel: Flauwe bochten, vlak asfalt en lichte hellingen;*
- *Ruim: Ruimte om met zijn tweeën naast elkaar te fietsen én om in te halen;*
- *Veilig: Auto's en fietsers zo veel mogelijk gescheiden, brede en toegankelijke fietstunnels en goede verlichting;*
- *Herkenbaar: Eenduidige bewegwijzering en herkenbaar rood asfalt;*
- *Gezond: Fietsen is gezond!”*

Wat opvalt is dat deze beschrijving een mix is van verkeerskundige principes en marketing. Een prettige ruimtelijke beleving is geen doelstelling. Zou dat niet ook bijdragen aan de ambitie mensen op de fiets te krijgen? Het EPvE biedt daarom een kader voor de ruimtelijke kwaliteit van de snelfietsroutes.

Karakteristiek van de eerste route: het RijnWaalpad

In Gelderland zijn inmiddels meerdere snelfietsroutes gerealiseerd. In de verschijningsvorm is daarbij telkens voortgeborduurd op de eerste Gelderse snelfietsroute: het RijnWaalpad. Karakteristiek voor deze route is:

- Van binnenstad naar binnenstad (Rijnkade-Waalkade), langs de snelweg A325
- Circa 17 km lang, over bestaande en nieuwe paden, langs nieuwbouwwijken en door Park Lingezegen
- Rood asfalt (overwegend)
- Een 'Halfwegpunt' aan de Sillestraat
- Een herkenbaar logo in de vorm van een kettingschakel, aangebracht in LED-verlichting met paars-groene accentverlichting (buiten de bebouwde kom) en in een paars-groen lichtkunstwerk in een onderdoorgang
- Zowel een glad betonnen fietstunnel (Bemmelseweg) als een nadrukkelijk 'vormgegeven' fietstunnel met schanskorven (Ressen), beide met schuine wanden
- Afscherming tussen snelfietsroute en A325 in de vorm van paars-bruine borden met het opschrift RijnWaalpad.



Globale ligging van de nieuwe snelfietsroute F15
(bron: snelfietsroutesgelderland.nl)



In vergelijking met het RijnWaalpad langs de A325 dient het nieuwe snelfietspad langs ViA15 een rustiger verlichtingsbeeld te krijgen. (bron: atelierlek.nl)



Fietspad 'Het Lint', in het Maximapark in Utrecht, met madeliefjes in de belijning als herkenbaar logo

Vergelijking RijnWaalpad met snelfietsroute F15

De nieuwe snelfietsroute langs de A15 heeft andere kenmerken dan het RijnWaalpad. Opvallend is bijvoorbeeld dat:

- De route vrijwel geheel over nieuw aan te leggen landwegen en paden loopt, langs een eveneens geheel nieuwe A15
- De route door vier verschillende, relatief open landschappen voert
- De route halverwege een herkenbare climax krijgt: de nieuwe brug over natuurgebied de Gelderse Poort en het Pannerdensch kanaal
- De route twee gebieden verbindt die van oudsher gescheiden zijn geweest, langs en in de nabijheid van beeldbepalende historische gebouwen ('havezaten')
- Deze route geen 'eindbestemmingen' heeft. Het is een verbinding tussen het RijnWaalpad en snelfietsroute De Liemers.

WHY

De snelfietsroute F15 dient herkenbaar te zijn als onderdeel van het snelfietsroutenetwerk, zonder dat dit ten koste gaat van de landschappelijke inpassing. Langs grote delen van de route verdraagt het kwetsbare, open

riverlandschap geen opvallende accentverlichting. Daarmee is de ontwerpopgave: hoe kan de route ook met minder accenten herkenbaar zijn als onderdeel van het snelfietsnetwerk? Op bestaande wegen dient de uitstraling van de snelfietsroute bij te dragen aan het gevoel dat de auto 'te gast' is.

De snelfietsroute ligt weliswaar parallel aan de A15, maar de beleving van de fietser dient gericht te zijn op de omgeving, waarbij de beschikbare ruimte wordt benut om het fietspad zowel horizontaal als verticaal een alignement te geven dat verschilt van dat van de A15 en zich voegt naar de omgeving. De route dient te voorzien in rustmomenten die een prettige verblijfsplek bieden voor een korte pauze.

Nabijgelegen rijksmonumenten, historische gebouwen en landschappelijke dragers dienen herkenbare ankerpunten te vormen in de oriëntatie, bijvoorbeeld het zicht op de Loowaard en Huis Rijswijk (waar de snelfietsroute over het oorspronkelijke erf loopt). De aansluiting op het RijnWaalpad en De Liemers leidt tot een nieuw fenomeen: een snelfietsknooppunt. Deze ontwerpopgave dient te leiden tot een onderscheidbare plek met een eigen identiteit. Een plek die een herkenbaar moment vormt in de route.

HOW

- De twee uiteinden van de route, de aansluiting op het RijnWaalpad en De Liemers, dienen te worden ontworpen als 'snelfietsknooppunt'. Een snelfietsknooppunt is een plek die meer is dan alleen een samenkomen van twee routes. Een plek met een eigen identiteit, die tot uitdrukking komt in een herkenbare landschappelijke inrichting, die refereert aan de omgeving van de snelfietsroute, bijvoorbeeld aan de kastelen en havezaten (kasteel Ressen, De Beerenclauw bij Groessen). Ook het verlichtingsconcept is hier meer dan de toevallige samenkomen van de verlichting langs twee routes.
- Langs de route dienen vier rustpunten te worden gerealiseerd. De locaties hiervoor zijn: nabij de beide aanlandingen van de brug (Rijndijk en Kandiadijk), nabij de fietsbrug over de Linge en nabij Huis Rijswijk.
- De architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van de rustpunten dient terughoudend te zijn, in rustige kleuren en materialen, ingericht op de beleving van de landschappelijke omgeving. Het meubilair dient nauw verwant te zijn aan de vormgeving en materialisering van de rustpunten die in de huisstijl van Park Lingezegen zijn gerealiseerd langs snelfietsroute F325.

- De fietsbruggen dienen zoveel mogelijk haaks over de watergang te liggen, omdat de watergang de dominante landschapsstructuur is.
- In onderdoorgangen dient een combinatie te worden gemaakt van fietsroute en watergang, in één onderdoorgang, zonder tussensteunpunten. Dit geldt in elk geval voor de onderdoorgang onder de Van Elkweg met de nabijgelegen watergang. In de onderdoorgang onder de Hengelderweg (in combinatie met de Hengelder Leigraaf) en de onderdoorgang onder De Plak dient onderzocht te worden of en op welke wijze deze combinatie mogelijk is, met als aandachtspunt dat ter hoogte van de woning achter het geluidsscherm bij De Plak de watergang in een duiker komt.
- In de verlichting van de snelfietsroute dient sprake te zijn van een afgewogen samenhang tussen de herkenbaarheid van de route (accentuering) en de landschappelijke beleving (less is more).

WHAT

Verharding

- De kleur van de verharding (rood versus zwart) is vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomst. Bij toepassing van rood asfalt dient de kleur hiervan een type rood te zijn dat past bij de baksteenkleur van gebouwen in de omgeving (niet 'verkeersroze').
- Op de brug en aanbruggen dient in de verharding het

logo van de snelfietsroute, de kettingschakel, herkenbaar te zijn aangebracht in de belijning (circa 1 logo per 100 m). Referentie: de belijning van Het Lint in het Maximapark in Utrecht. Hiermee is de herkenbaarheid als snelfietsroute niet alleen afhankelijk van de kleur asfalt en de toepassing van lichtmasten met logo.

Verlichting

- Het snelfietspad dient herkenbaar te zijn als onderdeel van het grotere snelfietsnetwerk in Gelderland, door de toepassing van het Gelderse snelfietslogo in de verlichting (de 'kettingschakel')
- Voor de snelfietsroute voor en na de brug geldt dat de verlichting dient te bestaan uit LED-verlichting en dient te worden afgestemd op de landschappelijke omgeving. In het algemeen geldt: *less is more*. Met name in de open landschappen dient terughoudend te worden omgesprongen met accentverlichting. Bij kruispunten en snelfietsknooppunten is accentverlichting juist gewenst als bijdrage aan de oriëntatie en herkenbaarheid van de route.
- Verlichting in fietstunnels dient te bestaan uit inbouw LED-verlichting, waarvan ook de kabels en leidingen niet zichtbaar zijn (geen opbouw).

Rustpunten

- Per rustpunt dient minimaal een bankje, informatiebord en prullenbak te worden gerealiseerd, specifiek voor de plek ontworpen (geen catalogusproduct).

Fietsbruggen

- De kruising van de snelfietsroute F15 met de Bemmelse Zeeg en met de Linge en de fietsbrug in de F12 over de Hengelder Leigraaf dienen uitgevoerd te worden als fietsbruggen die architectonisch verwant zijn aan de bestaande brug over de Linge in het RijnWaalpad. In tegenstelling tot die brug dient de naamgeving van de nieuwe fietsbruggen integraal deel uit te maken van het ontwerp van de leuning, in bijpassende geometrie, kleuren en materialisering.

Onderdoorgangen

- De drie nieuwe onderdoorgangen in de snelfietsroutes binnen de scope van ViA15 (De Plak en de Van Elkweg in de F15 en de fietstunnel in F12 onder de Hengelderweg) dienen architectonisch verwant te zijn aan de fietstunnel in de F325 onder de Bemmelseweg: wanden die over de volledige hoogte schuin achterover hellen en via een boogstraal overgaan in een vlak plafond. De helling van de wanden (circa 15 graden) en de boogstraal (circa 0,70 m) dienen gelijk te zijn aan de referentietunnel.
- De afwerking van de wanden en het plafond dient overal te bestaan uit een glad, goed reinigbaar betonoppervlak met anti-graffiti coating.
- De verlichting dient te bestaan uit inbouw LED-verlichting in het plafond.
- Eventuele pompputten en bijbehorende kasten dienen onopvallend ingepast te zijn.



Referentie wandafwerking en overgang wand-plafond:
de fietstunnel onder de Bemmelseweg in de F325
(verlichting niet representatief)



Referentie fietsbruggen F15:
fietsbrug over de Linge in de F325.



Referentie rustpunt:
bankje en informatiebord langs de F325.

9. Energieopwekking in relatie tot ruimtelijke kwaliteit



De Ramspolbrug in de N50 bij Zwolle, waarin monokristallijne zonnepanelen integraal deel uitmaken van de randafwerking. (bron: rtvoost.nl)



ENERGIEOPWEKKING: esthetische eisen

Inleiding

De aanleiding voor dit hoofdstuk is het plan om ViA15 'energieneutraal' te maken dankzij een combinatie van energiebesparing en -opwekking. ViA15 is niet het eerste infrastructuurproject waarin sprake is van energieopwekking, niet het eerste project waarin sprake is van 'energieneutraal' en evenmin het eerste DBFM-contract waarin dat gebeurt. Recente grote infrastructuurprojecten waarin energieopwekking deel uitmaakt van de opgave, als eis of als ambitie, zijn bijvoorbeeld de verbreding van de A6 bij Almere, de aanleg van de A24 Blankenburgverbinding in Rotterdam en de versterking van de Afsluitdijk.

In het EPvE van ViA15 wordt de aandacht specifiek gericht op energieopwekking met zonnepanelen. Waarom? Omdat andere vormen van energieopwekking ofwel weinig zichtbaar zijn en daarmee niet relevant voor het EPvE (denk aan warmtecollectoren in asfalt), ofwel onwaarschijnlijk zijn binnen de logica van DBFM-contracten (denk aan planologische procedures of het experimentele karakter van de benodigde technologie in relatie tot de financiering door banken).

Het EPvE maakt geen keuze voor een bepaalde locatie, maar stelt wel eisen aan de ruimtelijke kwaliteit van de toepassing van zonnepanelen.

WHY

Bij toepassing van zonnepanelen in ViA15 dient sprake te zijn van een integrale ontwerpbenadering, waarbij de zonnepanelen op een overtuigende schaal en toekomstvast worden ingepast, zonder afbreuk te doen aan landschappelijke kwaliteiten. Energieopwekking met zonnepanelen dient niet benaderd te worden als puur technische opgave (een installatie met een zo hoog mogelijk rendement), maar als een ruimtelijke ontwerp-opgave.

Een zonnepaneel heeft niet alleen een relevante opbrengst op het zuiden gericht, onder een hoek van 30-40 graden, maar ook in allerlei andere richtingen en hellingen. Bovendien is het moment van opwekking een belangrijke factor in relatie tot vraag en aanbod: andere oriëntaties dan op het zuid gericht, dragen bij aan een gunstige verdeling van opgewekte energie gedurende de dag (peak-shaving). In de locatie, oriëntatie en schuinstand van zonnepanelen dient daarom niet het maximale rendement leidend te zijn in het ontwerp, maar de integrale ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de landschappelijke inrichting.

In analogie met gebouwen is snelweginfrastructuur onder te verdelen in het 'casco' (grondlichamen, constructies enz.), de 'bouwkundige schil' (randelementen,

geluidsschermen enz.), de 'installaties' (portalen, lichtmasten enz.) en interieurelementen zoals en vloerbedekking (asfalt). Deze onderdelen hebben een verschillende levensduur. Het casco gaat vaak minstens 50 jaar mee, zonder grote wijzigingen. De schil wordt soms tussentijds al gerenoveerd. De installaties zijn al na 15 jaar aan vervanging toe en de vloerbedekking nog eerder. In ViA15 dienen zonnepanelen niet te worden beschouwd als 'installatie' die is toegevoegd aan het bouwwerk (zoals een airco-unit aan een gevel), maar als een onderdeel van de bouwkundige schil dat esthetisch op aantrekkelijke wijze deel uitmaakt van het bouwwerk (zoals een raamkozijn).

Vooralsnog zijn veel zonnepanelen weinig circulair. Gestreefd dient te worden naar maximale circulariteit.

HOW

- Alle voor de verschijningsvorm relevante parameters, zoals locatie, oriëntatie, schuinstand, reflectie, afschermings- en onderhoudsvoorzieningen dienen integraal deel uit te maken van het ruimtelijk ontwerp en mogen geen afbreuk doen aan de landschappelijke en architectonische kwaliteit. Bij toepassing in kunstwerken dienen zonnepanelen te zijn ontworpen als integraal onderdeel van het architectonisch concept van het totale kunstwerk.



Het EPvE maakt geen keuze tussen locaties, maar stelt eisen aan de ruimtelijke kwaliteit en verschijningsvorm van zonnepanelen.

Zonnepanelen hebben niet alleen een rendement op het zuiden onder een hoek van 30-40 graden, maar in allerlei richtingen en schuinstanden.

	Süd	SüdOst SüdWest								Ost West	NordOst NordWest								Nord
	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180
0°	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%	87%
10°	93%	93%	93%	92%	92%	91%	90%	89%	88%	86%	85%	84%	83%	81%	81%	80%	79%	79%	79%
20°	97%	97%	97%	96%	95%	93%	91%	89%	87%	85%	82%	80%	77%	75%	73%	71%	70%	70%	70%
30°	100%	99%	99%	97%	96%	94%	91%	88%	85%	82%	79%	75%	72%	69%	66%	64%	62%	61%	61%
40°	100%	99%	99%	97%	95%	93%	90%	86%	83%	79%	75%	71%	67%	63%	59%	56%	54%	52%	52%
50°	98%	97%	96%	95%	93%	90%	87%	83%	79%	75%	70%	66%	61%	56%	52%	48%	45%	44%	43%
60°	94%	93%	92%	91%	88%	85%	82%	78%	74%	70%	65%	60%	55%	50%	46%	41%	38%	36%	35%
70°	88%	87%	86%	85%	82%	79%	76%	72%	68%	70%	58%	54%	49%	44%	39%	35%	32%	29%	28%
80°	80%	79%	78%	77%	75%	72%	68%	65%	61%	56%	51%	47%	42%	37%	33%	29%	26%	24%	23%
90°	69%	69%	69%	67%	65%	63%	60%	56%	53%	48%	44%	40%	35%	31%	27%	24%	21%	19%	18%

- Vandalismebestendigheid, verkeersveiligheid, onderhoud (toegankelijkheid) en de benodigde installatietechniek dienen integraal deel uit te maken van het ruimtelijk ontwerp, waarbij de noodzakelijke technische voorzieningen niet opvallend aanwezig mogen zijn in het beeld vanuit de omgeving of in het beeld van de weggebruiker.
- De toepassing van zonnepanelen dient modulair te zijn en gemakkelijk vervangbaar.
- Bij toepassing van zonnepanelen in kunstwerken dient sprake te zijn van een integraal ontwerp waarin de panelen onopvallend deel uitmaken van het ontwerp

en niet leesbaar zijn als een 'toevoeging'. Daarbij dient sprake te zijn van een overtuigende schaalgrootte en continuïteit in het beeld. In het EPvE is in zowel de vereiste kleurstelling als geometrie van de brug al voorgesorteerd op de mogelijkheid van een onopvallende integratie van panelen in de brugrand.

- Indien zonnepanelen worden toegepast in het zichtveld vanaf de snelweg, bijvoorbeeld als scherm of op een grondlichaam, dient sprake te zijn van continuïteit in het beeld. De beëindiging van een cluster zonnepanelen dient niet 'getrapt' te zijn, maar een doorgaande lijn te volgen.

WHAT

- De zonnepanelen dienen te bestaan uit panelen met een regelmatige structuur (zoals monokristallijne of amorphe panelen, zonnefolie). Een eventuele behuizing dient donkergrijs of zwart te zijn. De toepassing van onregelmatig ogende panelen (zoals polykristallijne panelen) is niet toegestaan.
- De toepassing van zonnepanelen dient te bestaan uit een zorgvuldige compositie en bouwkundige detaillering, waarbij het resultaat bestaat uit een abstract en gelijkmatig beeld, dat niet wordt verstoord door bevestigingsconstructies, kabels en leidingen.



Scherf uit zonnepanelen langs de snelweg A22 in Noord-Italië

Colofon



ViA15

Esthetisch Programma van Eisen versie oktober 2017

Opdrachtgever:

Rijkswaterstaat Grote Projecten & Onderhoud
Projectteam ViA15
bezoekadres: Eusebiusbuitensingel 66
postadres: Postbus 25
NL-6200 MA Maastricht

Opgesteld in samenspraak met de Commissie
Ruimtelijke Kwaliteit ViA15 (CRK). Tussen haakjes
voormalig leden:

Ruben Bakker, Wilma Broer, Marco Heres, Jan
Willem de Jager, (Jacqueline Rijpert), Eef van
Kopenhagen, Evelien Luggenhorst, Maarten
Roest (Jorinde Bakker), Josh Sijbom, Jan Wabeke
en Ruud Westerhof (Martin Mekking).

Het EPvE is opgesteld door:



Michel Heesen architectuur + landschap
Prins Hendrikstraat 10
NL-6828 GR Arnhem
T +31624551552

in samenspraak met Hank van Tilborg (H+N+S)



Retouradres Postbus 25 6200 MA Maastricht

RWS INFORMATIE -

Gemeente Duiven
T.a.v. college van B&W
Postbus 6
6920 AA DUIVEN

Datum 2 augustus 2017
Onderwerp ViA15: Esthetisch Programma van Eisen

Geacht college,

Zoals bekend is in maart 2017 het Tracébesluit A12/A15 Ressen – Oudbroeken (ViA15) gepubliceerd. Als vervolg daarop wordt momenteel de aanbesteding van dit project voorbereid. Onderdeel van het contract is een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE ViA15).

In 2016 heeft het Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten (BOGG) ViA15, waarin ook uw portefeuillehouder participeert, ingestemd met het proces tot opstellen van een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE ViA15) en ingestemd met de instelling van een Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK ViA15). Dit proces is erop gericht een EPvE ViA15 tot stand te brengen dat zowel onderdeel uitmaakt van het DBFM-contract dat RWS opstelt voor de realisatie van het ViA15-project, als fungeert als welstandskader door de vergunningverlenende gemeenten. Daarmee wordt bereikt dat voor de DBFM-opdrachtnemer eenzelfde esthetisch kader geldt als voor contract en vergunningverlening. Welstandstoetsing in het kader van vergunningverlening is voorzien bij de gemeenten Duiven, Lingewaard, Zevenaar en Overbetuwe. Daarom is voor deze gemeenten vaststelling van het EPvE ViA15 relevant.

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15 is in oktober 2016 van start gegaan en heeft het opstellen van het EPvE ViA15 door architect M. Heesen, in samenspraak met landschapsarchitect H. van Tilborg, begeleid. Voor de BOGG-leden heeft op 20 februari 2017 een tussentijdse presentatie plaats gevonden. Er zijn bijeenkomsten georganiseerd met toelichting op het concept-EPvE ViA15 door de architect voor de leden van de welstandscommissies van Lingewaard, Duiven, Zevenaar en Overbetuwe (24 april), de deelnemers aan de klankbordgroepen/ bewonersoverleggen in Lingewaard, Duiven en Zevenaar (16 mei) en de fractiewoordvoerders van de fracties in Lingewaard, Duiven, Zevenaar en Overbetuwe (16 juni).

RWS Oost-Nederland

Eusebiusbuitensingel 66
6828 HZ Arnhem
Postbus 25
6200 MA Maastricht
T 088 797 49 00
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Peter van 't Hoog
Omgevingsmanager

T 06-53677229
peter.vant.hoog01@rws.nl

Ons kenmerk

RWS-2017/31532

Bijlage(n)

2

Datum

2 augustus 2017

Het concept-EPvE ViA15 is bestuurlijk besproken in het Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten (BOGG) ViA15 van 7 juni 2017. Op hoofdlijnen is ingestemd met het EPvE ViA15, de verdere afronding is gemandateerd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15. Verder is besproken dat als volgende stap de betreffende gemeenten het EPvE ViA15 ter inzage leggen alvorens het ter vaststelling aan de raden aan te bieden.

Afgesproken is in alle 4 gemeenten als inzageperiode te hanteren: 31 augustus tot 11 oktober 2017.

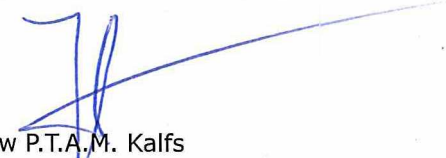
Inmiddels heeft de architect het EPvE ViA15 afgerond en heeft de Commissie haar advies uitgebracht. Beide documenten treft u hierbij aan.

In lijn met de afspraken, verzoek ik u om deze ter inzage te leggen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Oost-Nederland,

b.c.



Mevrouw P.T.A.M. Kalfs

AFSCHRIFT:

Gemeente Duiven, dhr. S. Geertsen
Gemeente Duiven, dhr. E. van Koppenhagen
Gemeente Lingewaard, dhr. F. Mulder
Gemeente Lingewaard, mw. E. Luggenhorst
Gemeente Zevenaar, mw. I. Willemsen
Gemeente Zevenaar, dhr. R. Bakker
Gemeente Overbetuwe, dhr. V. Dinnissen
Gemeente Overbetuwe, dhr. J. Rouw
Provincie Gelderland, dhr. E. Vermeulen
Provincie Gelderland, dhr. R. Westerhof
Voorzitter Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15, dhr. J. Sijbom
Secretaris Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15, dhr. J. Wabeke
Gelders Genootschap, mw. W. Broer
Architect M. Heesen
Architect H. van Tilborg, HNS

CRK ViA15

BOGG ViA15
t.a.v. de heer Peter van 't Hoog,
secretaris

CC

- Rijkswaterstaat (OG)
- Colleges van B&W van Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar

ADVIES

Betreft Esthetisch Programma van Eisen	Status plan 100% versie	Datum plan 21-07-2017
Plan documenten ViA15 Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) versie juli 2017		
Vergaderdatum 19-06-2017	Adviesnummer CRK ViA15-EPvE-2017 07 22	Datum advies 1-8-2017

Geachte secretaris,

De CRK ViA15 is een onafhankelijk adviesorgaan, dat is ingesteld om te bewaken dat de realisatie van het project ViA15 plaatsvindt met voldoende ruimtelijke kwaliteit. De CRK ViA15 heeft een stimulerende, borgende rol op kwaliteit en samenwerking. De leden van de CRK ViA15 zijn geselecteerd op basis van hun deskundigheid, waarbij de gemeentelijke leden, het welstandslid, de provinciale leden en de leden van Rijkswaterstaat tevens zorg dragen voor afstemming binnen hun organisatie.

De CRK ViA15 is van mening dat ruimtelijke kwaliteit gaat over de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde. Waarden die belangrijk zijn voor bewoners en gebruikers van de omgeving, maar ook voor de gebruikers van de snelweg en de uitstraling van de stadsregio. Het Tracébesluit ViA15 en het bijbehorende landschapsplan vormen het vertrekpunt voor de CRK ViA15, waarbij het Regionaal Ruimtelijke Kwaliteitsplan Inpassing A15/A12 (Regiovisie 2015) inzicht geeft in de ambities van betrokken gemeenten en de Provincie. De Regiovisie beschrijft tevens de samenhang met andere ontwikkelingen.

De CRK ViA15 is diverse malen geconsulteerd tijdens het opstellen van het EPvE met het oog op het opstellen van voorliggend eindadvies over dit EPvE. Dit advies is gericht aan het Bestuurlijk Overleg Grondgebonden Gemeenten (BOGG) ViA15, aan Rijkswaterstaat (Opdrachtgever), de colleges van B&W van Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar en tevens de welstandscommissies van de betrokken gemeenten.

Het EPvE is in het proces van planvorming naar realisatie een belangrijk document, omdat hierin is vastgelegd welke ruimtelijke kwaliteit minimaal is vereist voor werken, die in het kader van het project ViA15 en de regionale fietsroutes F15 en F12 worden uitgevoerd.

Advies

De CRK ViA15 is van mening dat in het voorliggende EPvE de eisen voor ruimtelijke kwaliteit helder en compleet zijn verwoord.

CRK ViA15

- Majeure ontwerpgegevens zoals de brug over het Pannerdens kanaal, de verdiepte ligging en het knooppunt Liemers zijn goed omschreven, evenals andere voor de omgeving belangrijke integrale ontwerpgegevens, zoals de snelfietsroute F15, de aansluitingen op N839, N810 en Hengelder(weg), de ontmoeting met De Plak, Huis Rijswijk etc. De samenhang met de omgeving en het landschap krijgen in het EPvE terecht veel aandacht.
- Door toepassing van de systematiek van de "golden circle" ontstaat er een goede balans tussen enerzijds concrete eisen, waarmee de ondergrens voor ruimtelijke kwaliteit wordt vastgelegd en anderzijds ontwerprijimte, waarmee de creativiteit van aanbieders wordt uitgedaagd om te komen met optimale oplossingen.
- Daarmee is een stevig fundament gelegd om ruimtelijke kwaliteit in het vervolgproces te kunnen borgen. Dit geeft vertrouwen in het bereiken van een zorgvuldig vormgegeven snelweg + omgeving.
- Het EPvE is eveneens bedoeld als uitwerking van de gemeentelijke welstandsnota's. In zijn algemeenheid ziet de commissie het EPvE als een grondig document dat goed bruikbaar is voor de toetsing van de plannen in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning.

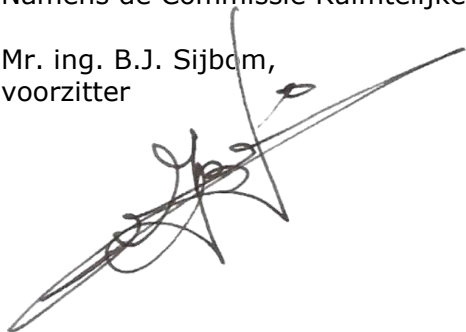
De CRK (of een afvaardiging ervan) heeft een consulterende en adviserende rol in de aanbestedingsfase en realisatiefase ten aanzien van de totstandkoming van het Plan van aanpak ruimtelijke kwaliteit van de Opdrachtnemer, en ten aanzien van de totstandkoming van het ontwerp van de Opdrachtnemer. Hiermee is de realisatie van het EPvE en het proces ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit geborgd.

Conclusie

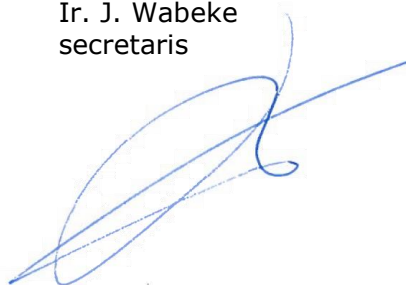
De CRK ViA15 is van mening dat het voorliggende EPvE een helder en bruikbaar document is voor de borging van ruimtelijke kwaliteit tijdens tender en realisatie en tevens voor de toetsing van plannen in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning. Ze adviseert de gemeente het stuk vast te stellen als kader voor de welstandsbeoordeling.

Namens de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15,

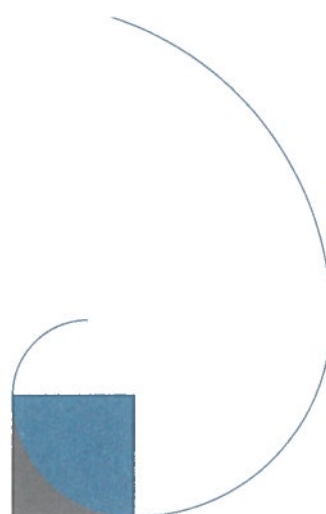
Mr. ing. B.J. Sijbom,
voorzitter



Ir. J. Wabeke
secretaris



Gemeente Duiven
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 6
6920 AA DUIVEN



GELDERS GENOOTSCHAP

Arnhem, 1 augustus 2017

Betreft Reactie op het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE)
ViA15

Uw referentie

Onze referentie WB/k.2017033

Geachte college,

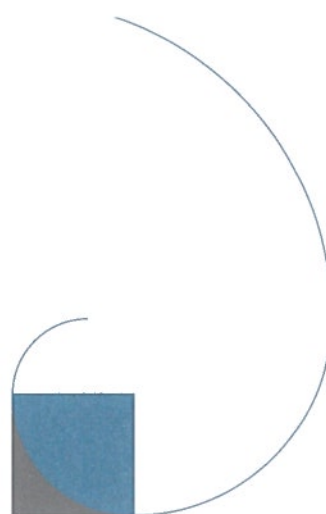
Tijdens de openbare vergadering van 24-07-2017 is de uitgewerkte versie van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) als toekomstig beoordelingskader voor de bouw en aanleg van de A15 aan de welstandscommissie van Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar gepresenteerd en besproken.

Michel Heesen (Michel Heesen architecture & landscape design) is het afgelopen jaar bezig geweest met het opstellen van een EPvE dat onderdeel wordt van het contract dat door RWS in de markt wordt gezet. Een conceptversie van het EPvE is al eerder besproken met de commissie op 24 april 2017. Dit betreft nu de eindversie. De eisen in het document zijn opgebouwd volgens het principe 'how what why'. De beeldkwaliteitseisen worden eerst globaal aangegeven, dan (indien nodig) wat meer gedetailleerd. Vanwege de bijzondere opgave is een aparte commissie, de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit ViA15 (CRK ViA15) ingesteld die vroegtijdig wordt ingezet tijdens het proces en opstelling van dit EPvE. Jan Wabeke en Wilma Broer zijn vanuit het Gelders Genootschap benoemd als leden. Binnen de CRK ViA15 fungeert Wilma Broer als link naar de welstandscommissies vanuit de gemeenten Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar. De CRK ViA15 is verder samengesteld uit vakmensen van de betrokken gemeenten, RWS, Provincie en een onafhankelijke voorzitter met bestuurlijke ervaring.

Het voorliggend EPvE wordt als beoordelingscriteria toegevoegd aan de welstandsnota's van de diverse gemeenten. De welstandscommissie is gevraagd om advies voorafgaand aan de vaststelling door de raad. In de reactie reiken wij drie aandachtspunten aan.

Algemeen: Het EPvE is in het proces van planvorming naar realisatie een belangrijk document, omdat hierin is vastgelegd welke ruimtelijke kwaliteit minimaal is vereist voor werken die in het kader van het project ViA15 en de regionale fietsroutes F15 en F12 worden uitgevoerd. Het is de kunst om het EPvE zo op te stellen dat het inspirerend werkt en ruimte geeft aan ontwerpers, maar tegelijkertijd gebruikt kan worden als een juridisch toetsingskader. De welstandscommissie is van mening dat het voorliggende EPvE zorgvuldig en evenwichtig tot stand is gekomen.

Specifieke opgaven, zoals de brug over het Pannerdens kanaal, de verdiepte ligging en het knooppunt Liemers zijn goed omschreven. De snelfietsroute F15, de aansluitingen op N839, N810 en Hengelder(weg), de ontmoeting met De Plak, Huis Rijswijk en het thema duurzaamheid krijgen, inclusief de samenhang met de omgeving en het landschap, veel aandacht. De systematiek van de "golden circle" zorgt voor een goede balans tussen enerzijds concrete eisen, waarmee de ondergrens voor ruimtelijke kwaliteit wordt vastgelegd, en anderzijds ontwerpruimte, waarmee de creativiteit van aanbieders wordt uitgedaagd om te komen met optimale oplossingen. Resumerend vormt het EPvE als uitwerking van de gemeentelijke welstandsnota's een bruikbaar toekomstig beoordelingskader.



GELDERS GENOOTSCHAP

Proces: Het proces van een EPvE hangt samen met een beoordelingsteam met deskundige leden voor de beeldkwaliteit. Het feitelijke ontwerp wordt gemaakt door een marktpartij. Reden waarom aandacht gevraagd wordt voor het beoordelingsproces waarbij de welstandscommissie vroegtijdig wordt betrokken. Verder is het belangrijk om eisen te stellen aan het ontwerpproces en selectie eisen op te nemen voor de adviseurs m.b.t. landschap en architectuur van de marktpartijen. Ook is het van belang dat namens de publieke partijen tijdens aanbesteding en daarna een kwaliteitsteam opereert als counterpart van de vakmensen bij de marktpartijen en als voorpost van de welstandscommissies. Gelet op de monumentale status van Huis Rijswijk wordt de nodige aandacht gevraagd voor het beoordelingsproces waarbij vakkundige leden van de monumentencommissie van de Liemers worden betrokken.

Grensgebied (aansluiting op de omgeving): Bij de aanleg van dit tracé is een goede aansluiting op het aangrenzend gebied, dat net buiten de opgave van de provincie valt, van belang. Dit overgangsgebied valt onder verantwoordelijkheid van de gemeenten. Om te zorgen voor een goede ruimtelijke aansluiting verdient dit overgangsgebied bijzondere aandacht vanuit de ambtelijke organisatie van de gemeenten.

Conclusie

Samenvattend is de welstandscommissie (van de gemeenten Duiven, Lingewaard, Overbetuwe en Zevenaar) van mening dat het voorliggende EPvE een helder en bruikbaar document is voor de borging van ruimtelijke kwaliteit tijdens de tender en tevens voor de toetsing van plannen in het kader van de omgevingsvergunning.

Met vriendelijke groet,
Gelders Genootschap


ir. W. Broer
Gemeentearchitect



GROENLINKS
ZIN IN DE TOEKOMST



Motie Esthetisch Programma van Eisen.

De gemeenteraad van Duiven in vergadering bijeen op 23 januari 2018

Overwegende dat:

1. Na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit en de verwerving van de benodigde gronden door het Rijk kan worden gestart met het project Via15.
2. In opdracht van RWS een esthetisch programma van eisen is opgesteld voor dit project.
3. Door de ingebrachte zienswijze er nu het gewijzigde voorstel voor ligt.

Constaterend dat er in het Esthetisch Programma van Eisen niet wordt voorzien in;

- A. Het “vergeten deel”, de landschappelijke wal ter hoogte van de Lijkweg vanaf Loo- Groessen. en de wijk De Nieuweling in Duiven
- B. Verlichting op de fietsbrug.
- C. Dat er Europese subsidie is toegekend aan het project Via15.

Verzoekt het college om,

- in het vergeten deel waar een landschappelijke wal komt te liggen, de mogelijkheden te laten onderzoeken om voor dit deel tot aanvullende geluidsmaatregelen te komen, mede gezien de cumulatie aan geluidsbronnen.
- te bevorderen dat er een onderzoek komt naar de mogelijkheden van verlichting op de fietsbrug om zo een sociaal veilige en verkeersveilige oversteek te realiseren, zodanig dat dit niet in strijd is met de flora en faunawet en geen hinder en/of overlast oplevert voor omwonenden.
- bij de minister aan te dringen de Europese subsidie voor het project VIA 15 te bestemmen voor door de gemeenten uit te voeren maatregelen ter verbetering van leefbaarheid voor direct omwonenden van de door te trekken A15.
- te zorgen dat de constructie van de brug uitgevoerd gaat worden zonder bovenbouw, anders dan in de verbeelding is weergegeven in het EpvE.

En gaat over tot orde van de dag.

Lokaal Alternatief

CDA

GroenLinks

D66

Registratienr. Z/17/031576 - 201349708

**Besluitenlijst van de openbare vergadering van de gemeenteraad van Duiven van
23 januari 2018**

Aanwezig:

Voorzitter: de heer drs. H.B.I. de Lange

Griffier: Mevrouw E. Boers

Leden:

- | | |
|--|--|
| 1. de heer H.J.M. Albers (CDA) | 12. de heer J.S. Walraven (PvdA) |
| 2. de heer P.A.M. Arends (Lokaal Alternatief) | 13. de heer G.J.C. Schrijner (VVD) |
| 3. de heer P. Dijkstra (Lokaal Alternatief) | 14. mevrouw mr. J.C. Segers-Meijer (Lokaal Alternatief) |
| 4. de heer em. prof. dr. J.W. Egtberts (D66) | 15. mevrouw M. Snaas (GroenLinks) |
| 5. mevrouw H.J. de Geus-Bosschers (VVD) | 16. de heer ing. N.J. Stam (CDA) |
| 6. de heer J. de Groot (Lokaal Alternatief) | 17. mevrouw ir. G.M. Tiedink-Koning (Lokaal Alternatief) |
| 7. de heer H.A.M. Keultjes (Lokaal Alternatief) | 18. de heer C.A. Veraart (SP) |
| 8. de heer C.M.M. Koning (Lokaal Alternatief) | |
| 9. de heer P.P. Koopmans (CDA) | |
| 10. de heer drs. S.G.M. Lukkassen (VVD) | |
| 11. de heer P.J.A.C. van Nispen (Lokaal Alternatief) | |

Tevens aanwezig zijn de wethouders J.J.A.M. van Groningen, H.C.M. Knuiman, drs. J. Goossen en T.J. Spaargaren en gemeentesecretaris de heer ing. C.J. (Chris) Papjes.

Afwezig met bericht van verhindering: de raadsleden mevrouw W.C.M. Daams-van Geijn (SP); de heer P. Neuteboom (SP) en de heer A.F. Reebergen (Pro Duiven)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering.

2. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Lijst ingekomen stukken

De raad stemt unaniem in met de lijst van ingekomen stukken en de adviezen.

HAMERSTUK

4. Zienswijze Begroting 1Stroom

De raad besluit unaniem in te stemmen met de programmabegroting 2018-2021 1Stroom.

BESPREEKSTUK

5. Esthetisch Programma van Eisen (EPvE)

De raad besluit unaniem:

1. De reactienota (17ink01914) op de zienswijzen op het ontwerp Esthetisch Programma van Eisen vast te stellen;

2. Het Esthetisch Programma van Eisen (17ink01548) gewijzigd vast te stellen als addendum op de welstandsnota "Ruimtelijke Kwaliteit, *Samen* doen!" van 4 februari 2013 (12RB105).

Motie Lokaal Alternatief, D66, GroenLinks en CDA

De raad Verzoekt het college om,

- in het vergeten deel waar een landschappelijke wal komt te liggen, de mogelijkheid te laten onderzoeken om voor dit deel tot aanvullende geluidsmaatregelen te komen, mede gezien de cumulatie aan geluidsbronnen.
- te bevorderen dat er een onderzoek komt naar de mogelijkheden van verlichting op de fietsbrug om zo een sociaal veilige en verkeersveilige oversteek te realiseren, zodanig dat dit niet in strijd is met de flora en faunawet en geen hinder en/of overlast oplevert voor omwonenden.
- bij de minister aan te dringen de Europese subsidie voor het project VIA 15 te bestemmen voor door de gemeenten uit te voeren maatregelen ter verbetering van leefbaarheid voor direct omwonenden van de door te trekken A15.
- Te zorgen dat de constructie van de brug uitgevoerd gaat worden zonder bovenbouw, anders dan in de verbeelding is weergegeven in het EPvE.

De motie is met 17 stemmen voor en 1 tegen (PvdA) tegen aangenomen.

6. Sluiting.

De voorzitter sluit om 20:52 uur de vergadering.