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 ViAl5). 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 gedoeld 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 bezien, 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 Fietsersbond. De Fietsersbond 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 leuningen 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 hoogde 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 landschappelijke inpassing rekening gehouden met lichthinder. Bij Bemmel 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 verschillend ogende 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 snelfietspad tussen Zevenaar en Nijmegen beginnen en ophouden.

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.

2.1.8 Overige vormgevingsaspecten

Aanscherping Landschapsplan
Inspreker stelt dat in het EPvE staat: "het Landschapsplan behoeft 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 behoeft 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, 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."

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.

Verschil 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 (rechtdoor 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 geluidoverlast 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 gedoeld 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 Fietsersbond. De Fietsersbond 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

Verbreding 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 Fietsersbond.

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 Fietsersbond
Inspreker vraagt of er advies bij de Fietsersbond is ingewonnen over een veilig en fietsvriendelijk fietspad voorzien van duurzame verlichting die geen lichtverstrooiing veroorzaakt.

Er is geen advies bij de Fietsersbond 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 detaillering bedoeld. De passage in het EPvE is als volgt: “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.”

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.