

A1

Apeldoorn-Azelo

LANDSCHAPSPLAN

LANDSCHAPSPLAN VOOR DE VERBREIDING EN INPASSING VAN DE A1 APELDOORN-KNOOPPUNT AZELO TBV TB RHDHV/INFRAM





Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
RWS Oost-Nederland
Eusebiusbuitensingel 66
6828 HZ Arnhem
088-797 49 00
088 - 797 49 04
www.rijkswaterstaat.nl



Amersfoortseweg 9
3951 LA Maarn
+31 (0)343 745 600
info@infram.nl



Royal Haskoning
Laan 1914 no 35
3818 EX Amersfoort
+31 (0)88 348 20 00
+31 (0)33 463 36 52
info@rhdhv.com
www.royalhaskoningdhv.com

25 mei 2018
Versie 6.0
Definitieve versie voor het TB

BD2624-WP-7.3.2 N001-D06 LSP

Infram
Maaïke Rimmelzwaan
Flore Bijker
Geert de Vries

RHDHV
Michiel Brink
Jan-Willem van Veen
Luc Jenniskens

Onderstaande instanties hebben opmerkingen
en aanvullingen gegeven op de conceptversies:

Gemeente Apeldoorn, Voorst, Deventer, Lochem
Provincie Gelderland & Overijssel
RWS

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	5
1 ANALYSE SNELWEG EN LANDSCHAP	9
1.1 Landschappelijke weg (tracering)	10
1.2 Gevarieerde hoogteligging	12
1.3 Profiel van de weg en zicht op het landschap	13
1.4 Beplanting reagerend op landschap	14
1.5 Inrichting profiel bij kruisende structuren	16
1.6 Wegmeubilair en geluidschermen	17
1.7 Verzorgingsplaatsen	18
1.8 Aansluitingen	20
2 VOorgenomen IngreeP	25
3 OMGEVINGSPROJECTEN	35
4 VISIE EN RICHTINGGEVENDE PRINCIPES LANDSCHAP	39
5 OVERZICHT INRICHTINGSMAATREGELEN	45
5.1 Inrichting dwarsprofiel - taluds, bermen, insnijding	46
5.2 Inrichting dwarsprofiel - portalen	48
5.3 Beplantingsassortiment en groencompensatie	50
5.4 Inrichting profiel bij kruisende structuren & waterberging	54
5.5 Geluidswerende voorzieningen (inclusief geluidswallen)	56
5.6 Steden en stadsmarkeringen Apeldoorn, Deventer, Enter	58
5.7 Rust- en verzorgingsplaatsen	62
5.8 Aansluitingen en knooppunten	64
6 PLANKAARTEN, PROFIELEN EN DETAILUITWERKINGEN	67
7 AANDACHTSPUNTEN BEHEER EN ONDERHOUD	97

INLEIDING





Aanleiding en opgave

Om de ruimtelijke en economische functie in de toekomst te borgen en te versterken, is voor het A1 traject Apeldoorn-Azelo een capaciteitsuitbreiding nodig. De minister van Infrastructuur en milieu heeft daarom op 31 oktober 2013 een bestuursovereenkomst getekend met de provincies Overijssel en Gelderland, de Stedendriehoek en de Regio Twente. Hierin is vastgelegd dat de A1 in beide richtingen over een lengte van 55 kilometer wordt verbreed.

Rijkswaterstaat (RWS) is momenteel bezig met de voorbereidingen voor deze capaciteitsuitbreiding (MIRT Planfase). Dit landschapsplan is onderdeel van deze voorbereidingen.

De A1 is naast een belangrijke ruimtelijke en economische drager voor Oost-Nederland ook een geslaagd voorbeeld van een integrale samenwerking tussen landschapsarchitecten, ingenieurs en grondaankopers. De weg wordt gezien als 'parkway pur sang'. Het dwarsprofiel is zorgvuldig gekozen en uitgewerkt. Voor de parkway A1 creëerden de ontwerpers met 'het kijkdoosprincipe' een afwisseling van coulissen en doorkijken. Hiermee is een bijzondere snelweg gerealiseerd die gezien wordt als het 'visitekaartje' van de regio. Opgave van het landschapsplan is het handhaven en waar mogelijk doorontwikkelen van de kwaliteiten van de weg en het landschap.

Doel en scope

Het landschapsplan is als onderdeel van het Tracé Besluit (TB) opgesteld. In het landschapsplan worden vanuit een inpassingsvisie met richtinggevende ontwerpprincipes en ontwerpuitgangspunten concrete inrichtingsmaatregelen geformuleerd en het daarbij behorende ruimtebeslag van het in de TB/MER fase ontwikkelde ontwerp. De inrichtingsmaatregelen uit het landschapsplan zijn opgenomen in de besluittekst van het TB. Het landschapsplan is als bijlage toegevoegd. Het wegontwerp dat onder de plankaarten van het TB ligt, is in een iteratief proces met het landschapsplan en MER aspecten tot stand gekomen. In sommige gevallen waren de functionele eisen vanuit wegontwerp en techniek bepalend voor de inrichtingsvoorstellen

voor het landschapsplan, maar het uitgangspunt was altijd om tot een goed ruimtelijk ontwerp te komen. Eerste versies van het wegontwerp zijn aan een m.e.r.-beoordeling onderworpen en de uitkomsten uit het MER zijn input geweest voor het verder optimaliseren van het wegontwerp en landschapsplan. De benodigde mitigerende en compenserende maatregelen (zoals geluidschermen, rasters, waterberging, natuurcompensatie) zijn onderdeel van het landschapsplan.

Het landschapsplan is hiermee een integraal plan waarin vele elementen een plek hebben gekregen. Het landschapsplan vormt tevens de basis voor het (door de markt) op te stellen inrichtingsplan in de realisatiefase. Het plan wordt hiervoor ook 'vertaald' in eisen die in het contract naar de aannemer meegaan.

Naast het landschapsplan wordt het aspect ruimtelijke kwaliteit ook uitgewerkt in een esthetisch programma van eisen (EPvE). Het EPvE benoemt en motiveert de (top-)eisen die gesteld worden aan de beeldkwaliteit/vormgevingsaspecten van de kunstwerken en bouwwerken. Het EPvE is een intern document en vormt het (toetsings-)kader voor welstand, waar het ontwerp dat door de aannemerscombinatie wordt gemaakt, aan moet voldoen. Het EPvE en het landschapsplan zijn in afstemming met elkaar opgesteld.

Proces met omgevingspartijen (KES proces)

De inrichtingsmaatregelen uit het landschapsplan hebben natuurlijk ook ruimtelijke impact op de omgeving of sluiten aan bij maatregelen die in de omgeving worden getroffen. De omgevingspartijen waren eerder ook betrokken bij het opstellen van de inpassingsvisie. Als onderdeel van de uitwerking van de verbreding van de A1 Apeldoorn Azelo is een omgevingsproces ingericht, van waaruit wensen uit de omgeving in het project konden worden afgestemd of meegenomen in het project. Dit proces is ook onderdeel geweest van het iteratieve ontwerpproces. Eisen of wensen uit de omgeving zijn gewogen waarna vervolgens (bestuurlijke) besluiten zijn genomen. De uitkomsten van de besluiten zijn verwerkt in het technisch ontwerp en het landschapsplan. Daarnaast moeten afspraken met de omgeving over maatregelen die buiten de plangrens vallen worden vastgelegd in bestuursovereenkomsten.

Leeswijzer

Voor een snelle indruk van dit concept landschapsplan volstaat het lezen van hoofdstuk 5 en 6.

In hoofdstuk 1 wordt een inventarisatie en analyse gegeven van de kenmerken en waarden van de A1 en het landschap waar de weg in ligt. De voorgenomen ingreep door de capaciteitsuitbreiding wordt gepresenteerd in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk wordt ook de koppeling gelegd tussen de karakteristieke waarden van de A1 en zijn omgeving en welk effect de verdubbeling van de snelweg daarop heeft. Hoofdstuk 3 beschrijft de omgevingsopgaven die gerelateerd zijn aan de verbreding van de A1. Vanuit de analyse van de weg en de omgeving en de voorgenomen maatregel wordt in hoofdstuk 4 de visie van het landschapsplan gepresenteerd aan de hand van richtinggevende ontwerpprincipes bij de inpassing van wegverbreding.

In hoofdstuk 5 zijn de ontwerpprincipes uitgewerkt in inrichtingsmaatregelen die over het hele tracé zijn toegepast. Vanuit dit overzicht worden in hoofdstuk 6 de concrete inrichtingsmaatregelen gepresenteerd, onderverdeeld in 15 plankaarten met profielen en deelsluitwerkingen. Dit hoofdstuk is het daadwerkelijk landschapsplan voor de A1 en heeft het wegontwerp als ondergrond. In hoofdstuk 7 zijn aandachtspunten beschreven voor beheer en onderhoud om de voorgestelde eindbeelden van de diverse landschapselementen daadwerkelijk te realiseren.

ANALYSE SNELWEG EN LANDSCHAP

1

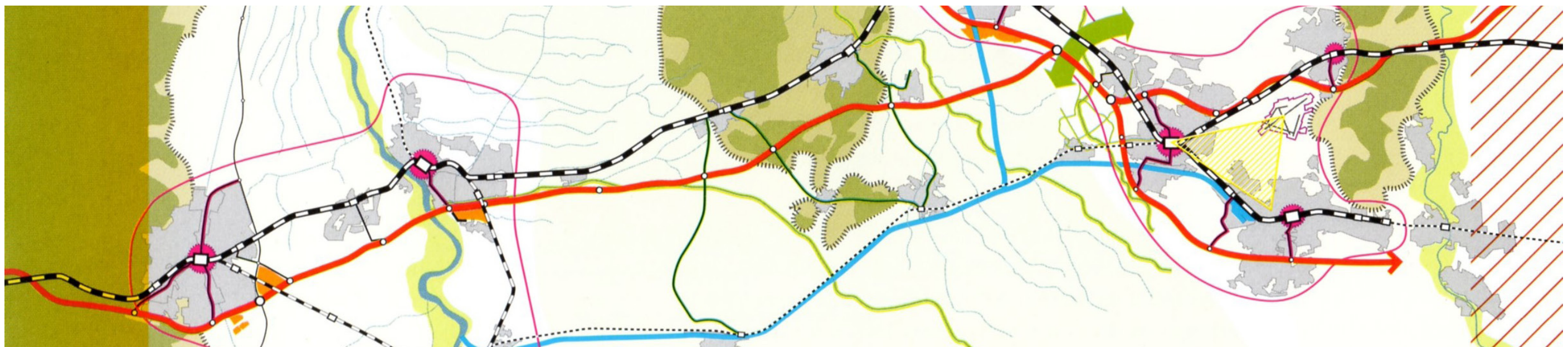
Werkwijze analyse

Bij de analyse voor het wegbeeld is uitgegaan van twee ervarings-perspectieven; het perspectief van de gebruiker van de snelweg en het perspectief van de gebruiker van het aanliggende (stedelijk) landschap.

Voor het in beeld brengen van de relevante wegbeeld aspecten voor de ruimtelijk kwalitatieve ervaring van de snelweggebruiker wordt aangesloten bij de voorgestelde methodiek uit de handreiking 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen, 2013'. Bij het in beeld brengen van relevante thema's voor het perspectief van de gebruikers van het omringende landschap is aangesloten op de lagenbenadering uit de omgevingsvisie van de provincie Overijssel, 2009 en de analyses uit het gebiedsbeeld, 2014. Verder zijn historische bronnen en eigen observaties en analyses in het veld gebruikt. De beeldbepalende elementen en indrukken vanuit beide perspectieven bezien, zijn beschreven als de kernkwaliteiten van de A1.

De analyse is opgezet aan de hand van thema's die kort worden toegelicht en verbeeld. Aan het einde van het hoofdstuk is een samenvatting opgenomen van de kernkwaliteiten van de weg en het landschap.

1.1 LANDSCHAPPELIJKE WEG (TRACERING)



Ligging van de A1 (rode lijn) in het infrastructuur- en landschapsnetwerk

1.1 LANDSCHAPPELIJKE WEG (TRACERING)



De A1 in het zuidoostelijk deel van De Veluwe



De A1 in het Sallandse landschap ten oosten van Deventer



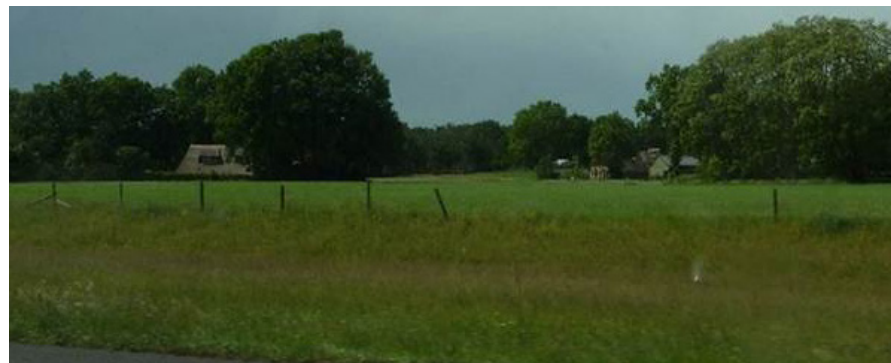
De A1 ter hoogte van Apeldoorn / Beekbergen



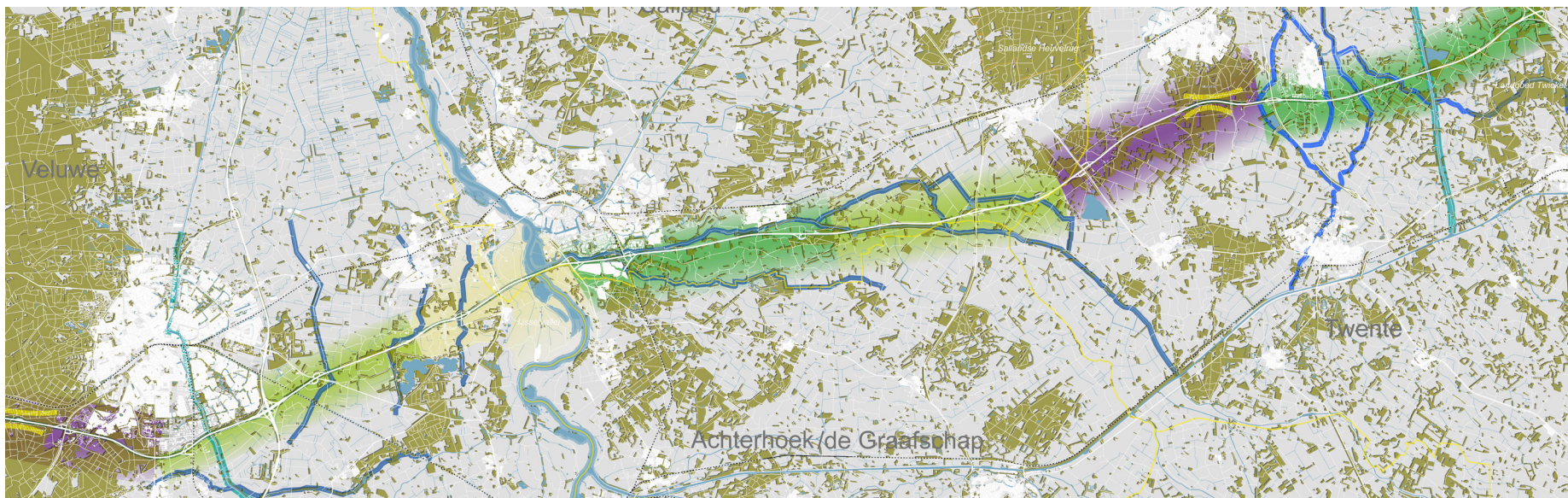
De A1 daar waar hij de Holterberg doorsnijdt.



De A1 waar hij rivier de IJssel kruist



De A1 ter hoogte van landgoed Twickel



Overzicht kernmerkende landschappen en streken langs de A1

De A1 oost doorsnijdt een zestal kenmerkende en beeldbepalende landschappen. De Veluwe, de randzone van De Veluwe ten westen en zuidwesten van Apeldoorn, de IJsselvallei tussen Apeldoorn en Deventer, de Sallandse landgoederen en landerijen ten oosten van Deventer, de Sallandse Heuvelrug ter hoogte van Holten en het Twentse bekenlandschap met Landgoed Twickel ten oosten van Hengelo.

Het zijn stuk voor stuk onderscheidende fraaie landschappen met een sterk herkenbaar karakter en een unieke, vaak onvergetelijke indruk op passanten. Om deze reden wordt de A1 ook wel de 'Grote landschappenroute' van Nederland genoemd.

De A1 is ontworpen als een 'landschappelijke snelweg', in eerste instantie op enige afstand steden passerend. Ook met de in de afgelopen decennia ontwikkelde verstedelijking om en aan de weg is de weg nog steeds zo te typeren.

De bermen en de kruisingen met andere infrastructuur werden zorgvuldig vormgegeven aan de hand van een aantal principes gebaseerd op het ontwerp van de Amerikaanse 'parkways' en Duitse Autobahnen. Aan de landschappelijke inpassing van de weg gingen studies naar de geologie, bewoningsgeschiedenis en esthetische kwaliteiten van het landschap vooraf.

1.2 GEVARIEERDE HOOGTELIKKING

De snelweg A1 is in de A1 zone (oost) op verschillende niveaus ten opzichte van het maaiveldniveau van het omliggende landschap ontworpen. Afhankelijk van het natuurlijk landschap en kruisende (water)wegen is besloten om de weg in te graven, op ophogingen en taluds of op maaiveldniveau aan te leggen. De volgende kenmerkende situaties zijn te beschrijven.

Veluwerand en Apeldoorn

Ten westen van Apeldoorn kenmerkt de A1 zich door een diepe insnijding in de stuwwal. Er is sprake van steile taluds met een open karakter begroeid met heide en een enkele verspreide boom. De situatie geeft het gevoel dat de snelweg in een natuurlijk dal ligt en onderdeel is van het landschap

Dichtbij Apeldoorn worden de taluds minder steil en worden ze bosrijker. Vanaf de Zuster Meyboomlaan loopt het bos door tot aan de weg. De insnijding is hier niet goed beleefbaar meer. Vanaf de Arnhemse weg ligt de A1 niet meer in een diepe insnijding maar juist in ophoging op een kunstmatig talud. Bij Apeldoorn zijn de taluds aan de zuidzijde van de weg niet beplant. Dit maakt mooie en afwisselende zichten mogelijk op de stuwwal van de Veluwe en de IJsselvallei. In de hoge ligging wordt ter hoogte van het centrale deel van Apeldoorn het Apeldoorns Kanaal gekruist.

IJsselvallei

Ten oosten van Apeldoorn gaat het Veluwemassief over in de vallei van de IJssel. Nabij de kruising met de N345 ligt de snelweg op gelijk niveau met het maaiveld om daarna weer omhoog te gaan via de aanlooptaluds van de IJsselbrug en zo de IJssel te kruisen. Dit biedt een wijds uitzicht over de IJsselvallei en op het stadsfront van Deventer.

Salland

Ten oosten van Deventer ligt de snelweg weer op het gelijke niveau als het opliggende Sallandse landschap, met uitzondering van een lichte verhoging bij de kruising met de Schipbeek en een hoge ligging ter hoogte van Bathmen om de Gorsselseweg onderdoor te kunnen laten kruisen.

Sallandse Heuvelrug

Ter hoogte van de Sallandse Heuvelrug is de A1 weer in een insnijding aangelegd zoals in de Veluwe ten westen van Apeldoorn. Dit gebeurt ter hoogte van Rijssen nog een tweede keer. Ook hier is sprake van steile open taluds begroeid met heide. Vanuit de

insnijdingen in de Sallandse Heuvelrug gaat de A1 weer over in hoogteligging op een kunstmatig talud dat doorloopt tot ten oosten van Enter.

Twente

Na een korte maaiveldligging gaat de weg hoog gelegen over het Zijkanaal van het Twentekanaal om vervolgens te dalen naar het Twense landschap ter hoogte van de landgoederenzone Twickel. In dit deel van het traject is de weg bij de kruising van beken als de Regge en de Twickelervaart niet verhoogd ten opzichte van het maaiveld.



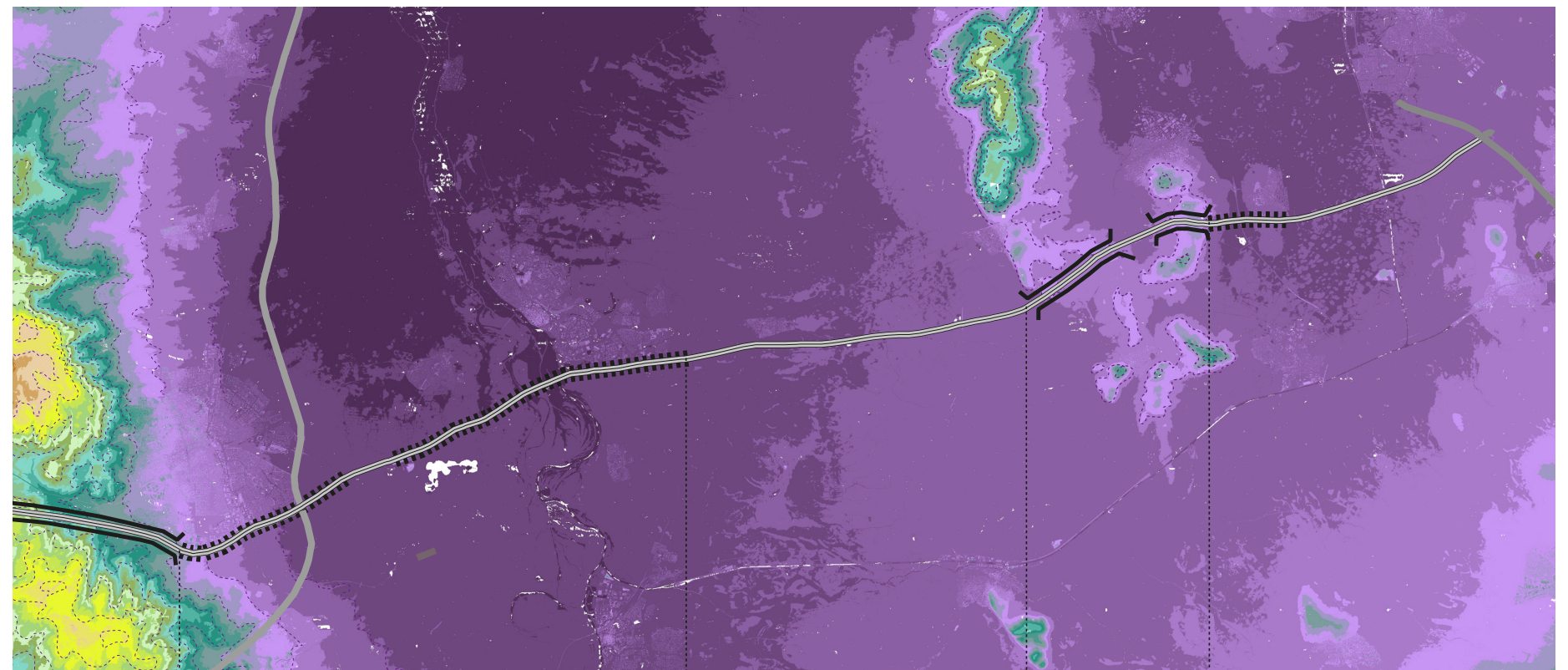
Ligging op maaiveld, bijvoorbeeld ten oosten van Deventer of bij Twickel



Ligging verhoogd, bijvoorbeeld bij Apeldoorn en Enter



Ligging ingebed in heuvelrug, bijvoorbeeld ten westen van Apeldoorn en ter hoogte van Holten



VELUWE
INSNIJDING

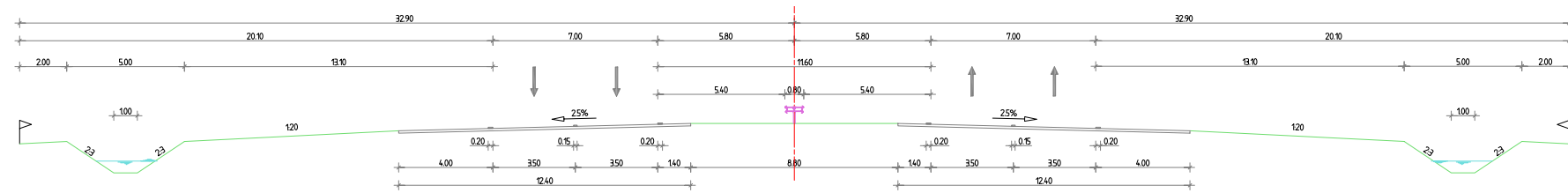
IJSSEL IN IJSSELVALLEI
OPHOGING

TWENTE
MAAIVELD

SALLANDSE HEUVELRUG
INSNIJDING

LANDGOED TWICKEL
OPHOGING EN MAAIVELD

1.3 PROFIEL VAN DE WEG EN ZICHT OP HET LANDSCHAP



Principe dwarsprofiel ten oosten van Deventer; bestaande situatie [bron en verdere informatie RWS Oost-Nederland/PH]



A1 ten oosten van Deventer, gezien vanaf Okersteeg viaduct. Zicht naar westen, huidig profiel met twee rijstroken per richting, royale bermen, dubbele geleiderails, verlichtingsmasten en portalen



A1 ten oosten van Deventer, gezien vanaf Okersteeg viaduct. Zicht naar oosten, huidig profiel met twee rijstroken per richting, royale bermen, en enkele geleiderails. Verlichtingsmasten en portalen zijn afwezig.



A1 ter hoogte van afslag 28 Rijssen / N347. Huidig profiel met twee rijstroken per richting en uitvoegstrook, royale bermen, enkele geleiderails in middenberm, geen rails in buitenberm

De A1 is op het grootste deel uitgevoerd als 2x2 rijbanen snelweg. Het meest 'prototypische' profiel is dat ten oosten van Deventer. Ter hoogte van aansluitingen is er sprake van parallelle uit- en invoegstroken en zijn drie of meer rijstroken aanwezig.

Om te komen tot een afwisselend wegbeeld dat de beleving op het landschap zou versterken en ook de veiligheid zou verhogen, werden op basis van het originele ontwerp de bermen van de A1 breder aangelegd dan strikt noodzakelijk en werden er afwisselend open en gesloten uitzichten gecreëerd om de bestuurder alert en wakker te houden. De brede bermen zorgden ervoor dat de weg 'opging' in het landschap. In de bermen lopen de om de weg aanwezige landschapsstructuren door en is de aanplant gelijk aan die van het aanliggende landschap.

In de loop der tijd zijn er op diverse plekken ook parallel aan de snelweg boomrijen aangeplant. Dit is niet conform het originele ontwerp en doet afbreuk aan de beoogde ruimtelijke kwaliteit. De A1 heeft in het oostelijk deel vrijwel overal brede zijbermen, behalve daar waar de weg in ophoging ligt. Tussen Deventer en Azelo heeft de A1 ook een ruime middenberm. Dit is een duidelijk herkenbaar kwaliteitskenmerk van de A1.

De brede middenberm is ter hoogte van de steden inmiddels voorzien van dubbele geleiderails om de in de loop der tijd aangebrachte snelwegverlichting en signaleringsportalen af te schermen. Daar waar signaleringsportalen aanwezig zijn heeft dit ook tot geleiderails in de buitenberm geleid. Deze toevoegingen gaan ten koste van het ruime en ontspannen wegbeeld.

De middenberm is niet alleen om esthetische redenen zo breed gedimensioneerd. Met de huidige maatvoering werd vooruitgelopen op een eventuele toekomstige wegverbreding. De benodigde grondverbetering is hiervoor al aangebracht en ter hoogte van de kruisende viaducten is een overmaat in het ruimteprofiel aan de binnenzijde om aanwezig.

Ontwerp met behulp van zichthoeken
Voor het vormgeven van de relatieve open- en beslotenheid werd vanuit het perspectief van de bestuurder een zichthoek van 20 graden aan weerszijden van de weg-as gehanteerd. Er werd verondersteld dat de weggebruiker primair binnen deze zichthoek het landschap zou ervaren. Tegenwoordig is het aannemelijk dat deze hoek wat breder zou mogen zijn. Ook de ervaring van passagiers is van belang, en de indrukken werken ook 'over de middenberm heen'.

1.4 BEPLANTING REAGEREND OP LANDSCHAP



Singelbeplanting bij Wilp



Berken bij Bathmen



Oude beplantingen als herinnering aan de oude landschapsstructuur opgenomen in een aansluiting



Populieren groepen bij aanloop naar IJsselbrug



Heidebeplanting bij de Borkeld / Rijssen



Nieuwe aanplant in kunstmatig cirkelpatroon



Gemengde aanplant bij Deventer Oost



Eikenbeplanting in Twente langs historische wegen en routes dwars op de snelweg



Krentenboom in landgoedbeplanting, bijvoorbeeld Twickel

1.4 BEPLANTING REAGEREND OP LANDSCHAP



Bos en struweel bij Apeldoorn



Bosblok in oksel knooppunt



Bosblok en waterpartij in oksel knooppunt Beekbergen

De oorspronkelijke berminrichting en -beplanting van de A1 reageert direct op het landschap waar het in ligt. De bermen op de Veluwe bijvoorbeeld zijn begroeid met heide en de bermen lopen door tot de bosrand. Dit maakt het landschap waar de A1 door heen voert beleefbaar voor de weggebruiker. Bij afslagen is groen in de binnenbocht aangeplant ter beperking van tegenlicht en als groene achtergrond van invoegend auto's
Voor de bermen in de verschillende delen van het traject zijn de volgende inrichtingsprincipes en beplantingssoorten gehanteerd.

Veluwe en broeklanden

- bermbegroeiing met heide en heischraal grasland
- sporadische boombeplanting met berken en dennen
- organisch gevormde bosranden, glooiend en de hoogtelijnen volgende

IJsselvallei

- onbeplante bermen en taluds
- enkele strategisch geplaatste populieren(groepen) in de onderberm
- dichte singelbeplanting bij Wilp en Deventer

Salland

- brede bermen met gras
- oorspronkelijke laanbeplantingen met eik, linde en es doorlopend tot in de berm
- zo nu en dan bosblokken ter weerszijde van de weg die ver doorlopen tot in de berm
- beplantingsgoepen in de binnenbocht van de aansluitingen

Sallandse Heuvelrug

- bermbegroeiing met heide en heischraal grasland
- sporadische boombeplanting met berken en dennen
- organisch gevormde bosranden, glooiend en de hoogtelijnen volgende

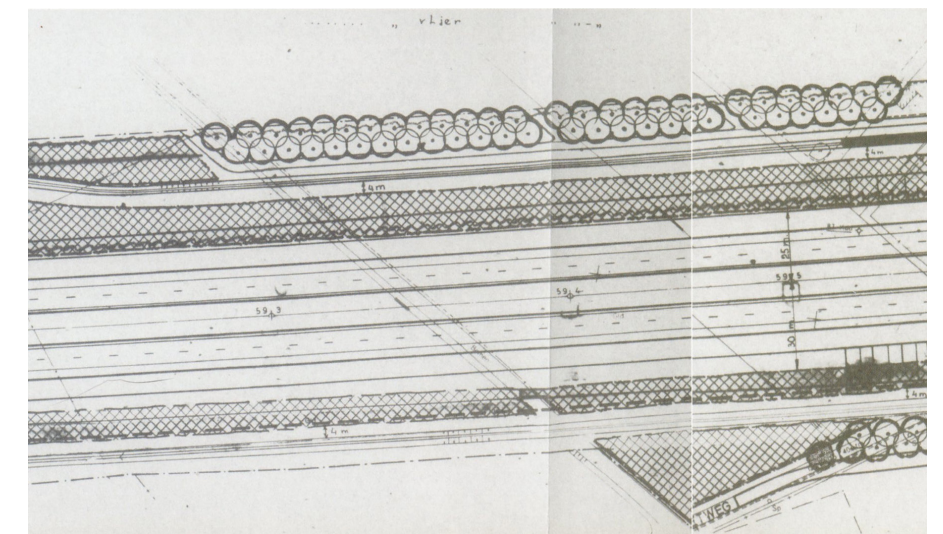
Twente

- brede bermen met gras
- oorspronkelijke laanbeplantingen met eik, linde en es doorlopend tot in de berm
- zo nu en dan bosblokken ter weerszijde van de weg die ver doorlopen tot in de berm
- beplantingsgroepen in de binnenbocht van de aansluitingen

Op verschillende plekken is het hierboven geschetste beplantingsbeeld verwaterd en/of verstoord. Bij de steden zijn buiten de bermen van de A1 gemengde boom-struikzones verschenen. Waar de A1 het Apeldoorns Kanaal en het Zijkanaal Twente kruist zijn in de bermen afschermende bosstroken aangeplant die het talud minder zichtbaar maken.
Ook het landgoed Twickel is door oneigenlijke beplanting aan het oog onttrokken.
Verder zijn er bij recente aanpassingen van aansluitingen en kruisende wegen soms vreemde kunstmatig gevormde boomgroepen verschenen die verstorend werken ten opzichte van het oorspronkelijk krachtige en streek specifieke beplantingsbeeld.



Voorbeeld snelweginpassing A35 thv Twickel waarbij de indruk van 'over de snelweg heen lopend' landschap wordt gerealiseerd



Voorbeeld oorspronkelijke beplantings tekening A1

1.5 INRICHTING PROFIEL BIJ KRUISENDE STRUCTUREN

Langs het A1 traject Apeldoorn-Azelo is sprake van een grote hoeveelheid - ongeveer veertig - kunstwerken die noord-zuid kruisingen en aansluitingen mogelijk maken.

Er is een continue wisseling in soort viaduct, overgang of onderdoorgang. Afhankelijk van de kruisende structuren en elementen als wegen, watergangen of ecologische zones is gekozen voor een bepaalde uitvoering of maatvoering van het kunstwerk.

De A1 kruist een aantal bijzondere waterlopen. Van deze waterlopen is de rivier de IJssel de enige die vanaf de A1 op spectaculaire manier beleefbaar is. De kanalen en beken zijn vanaf de weg nauwelijks ervaarbaar.

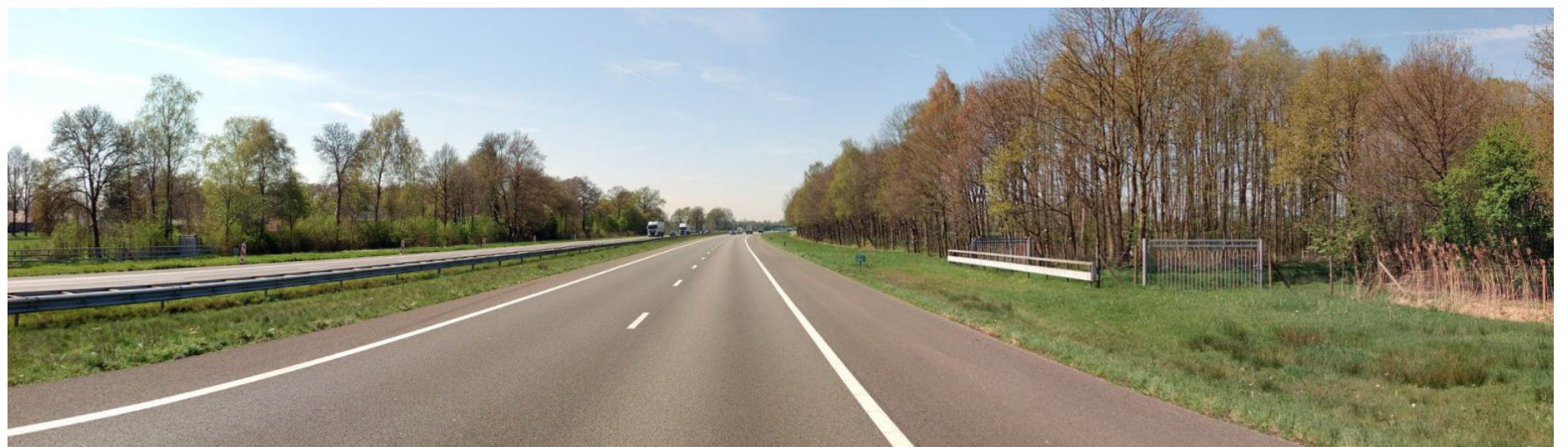
Voor een overzicht van alle historisch waardevolle landschappelijke lijnen die door de A1 worden gekruisd, verwijzen wij naar het MER verbreding A1 Apeldoorn - Azelo, deelrapport landschap, cultuurhistorie en archeologie.



De kruising van het Apeldoornskanaal is nauwelijks beleefbaar [bron: Cyclomedia 2017]



De kruising van de IJssel is een grote kwaliteit [bron: Cyclomedia 2017]



De kruising met de Regge is alleen zichtbaar aan de railing met geleiderail als bijzonder element in de berm

1.6 WEGMEUBILAIR EN GELUIDSCHERMEN



Geluidscherm bij Apeldoorn en het wegmeubilair van de A1 [bron: Cyclomedia 2017]



Geluidscherm bij Posterenk met portaal en bijbehorend technische voorzieningen [bron: Cyclomedia 2017]



Geluidscherm bij Enter het verspringing in het scherm bij het viaduct; door het ontbreken van veel wegmeubilair is het beeld rustig [bron: Cyclomedia 2017]

Op dit moment staan er langs de A1 drie geluidsschermen met een wezenlijk verschillende vormgeving. Het scherm bij Apeldoorn is een eenvoudig en onopvallend rechtstaand betonscherm met cannelures die geschikt zijn om te laten begroeien. Het scherm bij Posterenk staat schuin en is deels begroeid met Hedera. Een ander deel is van glas met een opvallend golfpatroon. Ter hoogte van Enter staat een rechtstaand betonnen scherm zonder begroeiing. De verschillen in de geluidsschermen zijn vanuit het totaalbeeld van de A1 als parkway onwenselijk.

Ten behoeve van de geleiding van het verkeer en de verkeersveiligheid zijn er boven en rondom de snelweg allerlei elementen nodig zoals geleiderails, verlichtingsmasten, bewegwijzering, portalen, camera's, voertuigkeringen en technische voorzieningen zoals verdeel- en spanningskasten. Het gaat om veel ongelijksoortige elementen die gegroepeerd zijn onder de titel "wegmeubilair". Deze elementen doen op veel plekken afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit.

1.7 VERZORGINGSPLAATSEN



Verzorgingsplaats Struik en Bolder



Rustplaats De Hop



Rustplaats Boermark



Restaurant en hotel kennen een rommelige inpassing en de toegangssituatie en het uitzicht is matig



De rustplaats lijkt vanaf de snelweg gezien, onderdeel van het landschap te zijn



De rustplaats dient zich zeer terughoudend aan in het landschap



Zitplekken zijn weinig uitnodigend



Parkeerplaatsen met een fraai uitzicht op het landschap ondanks de ongelukkig geplaatste zendmast



Op de rustplaats is niet zichtbaar dat zich achter de wal de Schipbeek bevind

1.7 VERZORGINGSPLAATSEN



Verzorgingsplaats De Paal en Vundelaar

Streek specifieke rustplaatsen en verzorgingsplaatsen waren in het oorspronkelijk ontwerp van de A1 een basisonderdeel. Ze gaven de automobilist de gelegenheid om te rusten maar attendeerden deze ook tegelijkertijd op de unieke kenmerken van de aangrenzende streek zodat duidelijk werd waar hij/zij zich bevond in zijn rit over de 'dwarsdoorsnede' van Nederland.

De rustplaatsen, maar met name de verzorgingsplaatsen, zijn verrommeld en missen een duidelijke identiteit. De omwonenden van de verzorgingsplaatsen ervaren grote overlast van de bezoekers van de verzorgingsplaatsen.

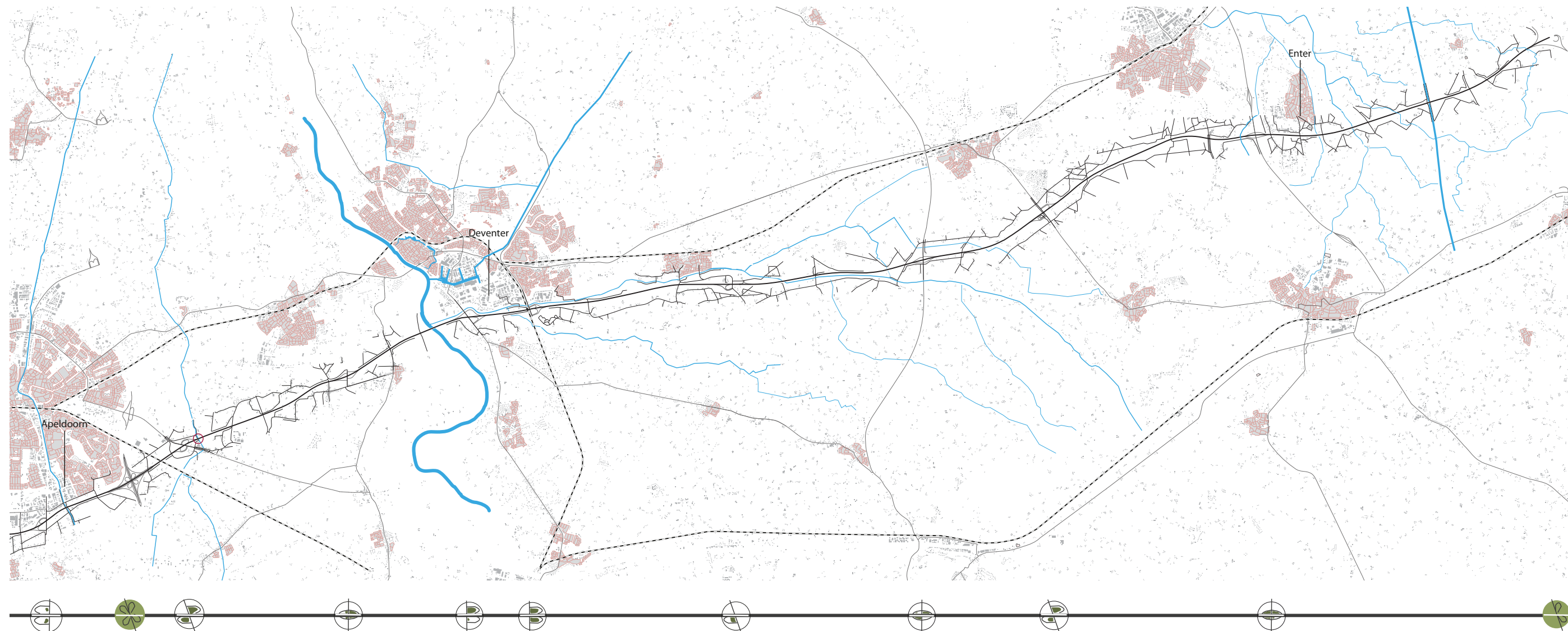


Opstelling vrachtauto's langs buitenzijde neemt oriëntatie op het landschap weg en frustreert prettig verblijf



Scherm langs oprit met generieke beplanting doet afbreuk aan de oorspronkelijke kwaliteiten van de verzorgingsplaats.

1.8 AANSLUITINGEN



Overzicht ligging van aansluitingen en knooppunten

1.8 AANSLUITINGEN

Langs de A1 zijn verschillende typen aansluitingen en knooppunten aanwezig. Het zijn veelal varianten van het type klaverblad om te bewerkstelligen dat door een draaiend panoramisch uitzicht maximaal contact gemaakt wordt met het omliggende landschap. Knooppunt Beekbergen is uitgevoerd als volledig klaverblad. Knooppunt Azelo slechts als kwart. Zowel enkelzijdige als gespiegelde halve klaverblad aansluitingen komen voor. Op enkele plekken is in het verleden gekozen voor een zogenaamde 'Haarlemmermeer aansluiting'. Een bijzonder type is de aansluiting van Bathmen, vanuit het oosten een uitsorteerstrook overgaand in een T-aansluiting. Vanuit het westen een kwart klaverblad aansluiting. In het oorspronkelijke beplantingsplan is gekozen om de aansluitingen in de buitenbocht onbeplant te laten en in de binnenbocht te voorzien van bosschages. Een helder beplantingsprincipe dat er voor zorgt dat invoegende auto's vroeg en goed zicht hebben op de invoegsituatie en voordat de automobilisten op de weg goed zichtbaar zijn tegen de achtergrond van de bosschages in de binnenbocht. Het beplantingsprincipe is het kenmerk van de aansluitingen die ze tot een kenmerkende familie maakt.



Aansluiting 20 Apeldoorn-Zuid



Knooppunt Beekbergen



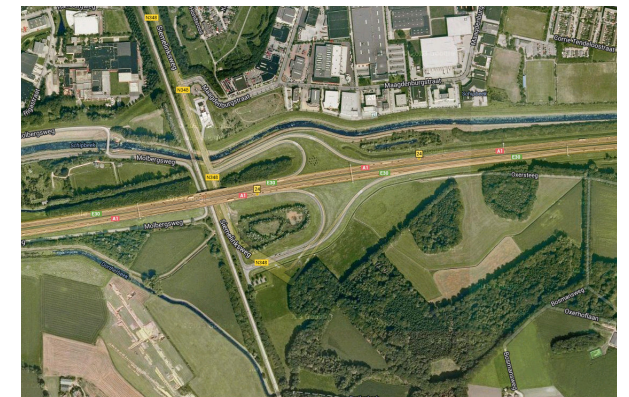
Aansluiting 21 Voorst



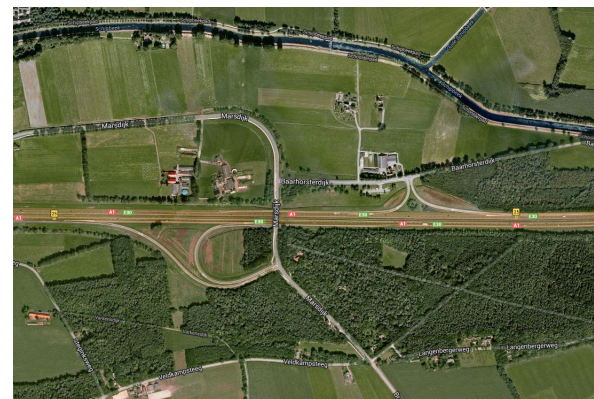
Aansluiting 22 Twello



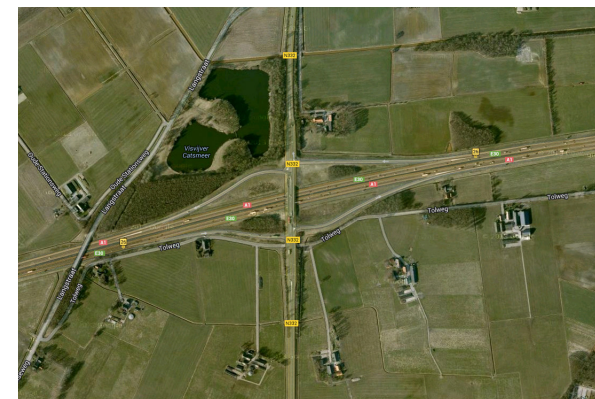
Aansluiting 23 Deventer



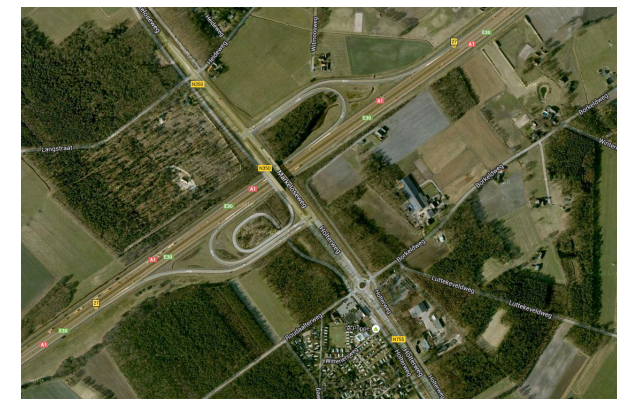
Aansluiting 24 Deventer-Oost



Aansluiting 25 Bathmen



Aansluiting 26 Lochem



Aansluiting 27 Markelo



Aansluiting 28 Rijssen



Knooppunt Azelo



Samenvatting van kernkwaliteiten A1

In het landschapsplan beperken we ons tot de uitgesproken en specifieke kernkwaliteiten op het traject Apeldoorn – knooppunt Azelo. Op lokaal schaalniveau is een select aantal kernkwaliteiten benoemd die belangrijk zijn voor de herkenbaarheid en oriëntatie ter plekke en daarmee mede de ruimtelijk kwalitatieve ervaring van de snelweggebruiker versterken. In ‘Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen, 2013’ worden voor het plangebied van de A1 drie trajecten onderscheiden. Om overlap en herhaling te voorkomen zijn deze drie trajecten in dit landschapsplan samengevoegd en als geheel besproken.

Aansluiting Apeldoorn zuid – knooppunt Azelo

De A1 wordt gezien als een “parkway pur sang”. Het traject Apeldoorn-Azelo is onderdeel van ‘de grote landschappenroute’ van Nederland en kent in die hoedanigheid bijzondere ruimtelijke kwaliteiten. De volgende kernkwaliteiten, non-kwaliteiten en potentiële kwaliteiten zijn te definiëren:

• Tracering; landschappelijk geënceneerd

- Op de deeltrajecten Assel – Voorst, Wilp – IJssel, Markelo – Enter en Twentekanaal – knooppunt Azelo is sprake van een meanderende tracering, reagerend op de kwaliteiten van het landschap, die aan de weggebruikers telkens een ander perspectief biedt.

• Hoogteligging; afwisselend met drie soorten ervaringen

- De insnijding d.m.v. met heide begroeide taluds versterkt de beleving van het reliëf bij de stuwwallen van de Veluwe en de Sallandse Heuvelrug.
- De hoog gelegen delen bij Apeldoorn – Voorst, de kruising met de IJssel, bij Enter en bij de kruising met het Twentekanaal bieden een panoramisch uitzicht over het landschap door veelal onbeplante en obstakelvrije taluds.
- De op maaiveld gelegen delen geven een fraaie blik op landgoederen, landerijen en boscomplexen door specifiek geënceneerde beplanting middels het ‘kijkdoos’ principe.
- De vele kruisingen van beken, zoals de Schipbeek en de Regge, maar ook het Apeldoorns kanaal zijn een potentiële kwaliteit maar helaas nog niet makkelijk waarneembaar en beleefbaar.

• Dwarsprofiel; ruim en continu, passend bij het karakter van een ‘parkway

- Royale obstakelvrije buitenbermen zonder geleiderail of barriers.
- Een brede, overwegend groene middenberm ten oosten van Deventer.
- Geen verlichting en portalen ten oosten van de stad Deventer.

- Uitzondering hierop is het deeltraject Beekbergen-Deventer oost waar een spitsstrook aanwezig is met veelal bijbehorende geleiderails, lichtmasten en verkeerssignalering (portalen).

De combinatie van de tracering, de hoogteligging en het dwarsprofiel zorgt ervoor dat met name op de Veluwe en ten oosten van Deventer gesproken kan worden over een zorgvuldig en geslaagd geënceneerd wegbeeld, passend bij het karakter van een parkway.

● **Inrichting; Beplanting en groenelementen**

- De A1 is een autonoom element in het landschap, landschapselementen 'lopen' door tot aan de snelweg en zijn zo zichtbaar voor de gebruikers. Beplanting in de bermen hoort bij de aangrenzende omgeving.
- De groene inrichting van de zones tussen weg en steden zorgt mede voor het overwegende landelijke karakter van de A1.
- De A1 doorsnijdt grote natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen zoals de Veluwe, de IJssel, de landgoederenzone bij Deventer, de Sallandse Heuvelrug en landgoed Twickel. Ondanks de ecoducten bij Assel en Markelo kan gesteld worden dat de A1 grotendeels nog steeds een ecologische barrière vormt.

● **Inrichting; Kunstwerken ten behoeve van kruisende structuren bij wegen, beken, kanalen en ecologie**

- Onopvallend vormgegeven maar royaal gedimensioneerde viaducten en onderdoorgangen maken het mogelijk om de zijbermen door te laten lopen onder kruisende routes door.
- er zijn veel verschillende soorten kenmerkende waterlopen (sprengen, beken, kanalen en rivier) die de A1 kruisen middels een kunstwerk. Dit zijn in potentie fraaie momenten en ecologische corridors. Voorbeelden zijn het Apeldoorns kanaal, de Schipbeek en de Regge. Het zicht op veel waterlopen wordt echter weggenomen door (rommel)groen. Het is zaak het ecologisch functioneren te verbeteren en zicht belemmerend groen weg te nemen om zo de potentiële kwaliteit tot zijn recht te laten komen.

● **Inrichting; Geluidwerende voorzieningen**

- Langs het traject zijn verschillende typen geluidwerende voorzieningen aanwezig zoals grondwallen (bij diverse particuliere kavels), betonschermen (Apeldoorn zuid), transparante schermen (Voorst en Enter) en deels groene schermen (Apeldoorn zuid). De betonnen schermen en deels vervuilde transparante schermen doen afbreuk aan de landschappelijke beleving en zijn te typeren als een non-kwaliteit. Hier is voor het wegbeeld veel kwaliteit te winnen.

● **Inrichting; Stadsassen en stadsmarkeringen**

- De steden aan de A1 hebben een groene uitstraling en hebben geen onderscheidende uitstraling richting de snelweg.
- Alleen het westelijke stadfront van Deventer is zichtbaar vanaf de A1, zie de beschrijving van de lokale kernkwaliteiten verder in dit hoofdstuk.

● **Inrichting; Rust- en verzorgingsplaatsen**

- De A1 kent van oudsher rustplaatsen die 'streek specifiek' zijn vormgegeven zoals De Hop en Boerakker.
- De huidige verzorgingsplaatsen (Vundelaar en De Paal, Struik en Bolder) sluiten zich af van het omringende landschap, kennen geen waardevolle verblijfskwaliteiten door een functionele inrichting die bijna volledig is afgestemd op een veilig verblijf van vrachtwagens, hier is veel ruimtelijke kwaliteit te winnen.

● **Inrichting; Knooppunten en aansluitingen**

- De aansluitingen zijn specifiek landschappelijk ingericht en ondersteunen het landschappelijk karakter van de A1; een open buitenlus en een beplante binnenlus bieden goed zicht op de omgeving.

Lokaal langs het traject

Vanaf de A1 heeft de gebruiker vrij zicht op de landelijke omgeving met daarin een aantal markante oriëntatiepunten. Ook zijn bij de aanleg van de A1 een aantal lokale elementen nadrukkelijk en zorgvuldig vormgegeven. Deze worden beschouwd als lokale kernkwaliteiten. Deze zijn nu soms duidelijk waarneembaar maar ook deels verborgen en te beschouwen als potentiële uit te werken beeldkwaliteiten. De volgende lokale (potentiële) kernkwaliteiten zijn te definiëren:

● **De IJsselbrug**

- De aanloop naar de IJsselbrug kent een fraaie tracering door het samenspel tussen het flauwe horizontale en verticale alignement. De weggebruiker heeft vrij uitzicht op het rivierenlandschap door de onbeplante taluds. Enkele zorgvuldig geplaatste populierengroepen in de onderberm begeleiden het zicht op het uiterwaardenlandschap. Dit uitzicht is in het verleden bestempeld als 'Nationaal Snelwegpanorama'.
- Vanaf de brug is er een vrij en fraai zicht op het historisch stadfront Deventer.

● **Insnijding stuwwal Sallandse heuvelrug**

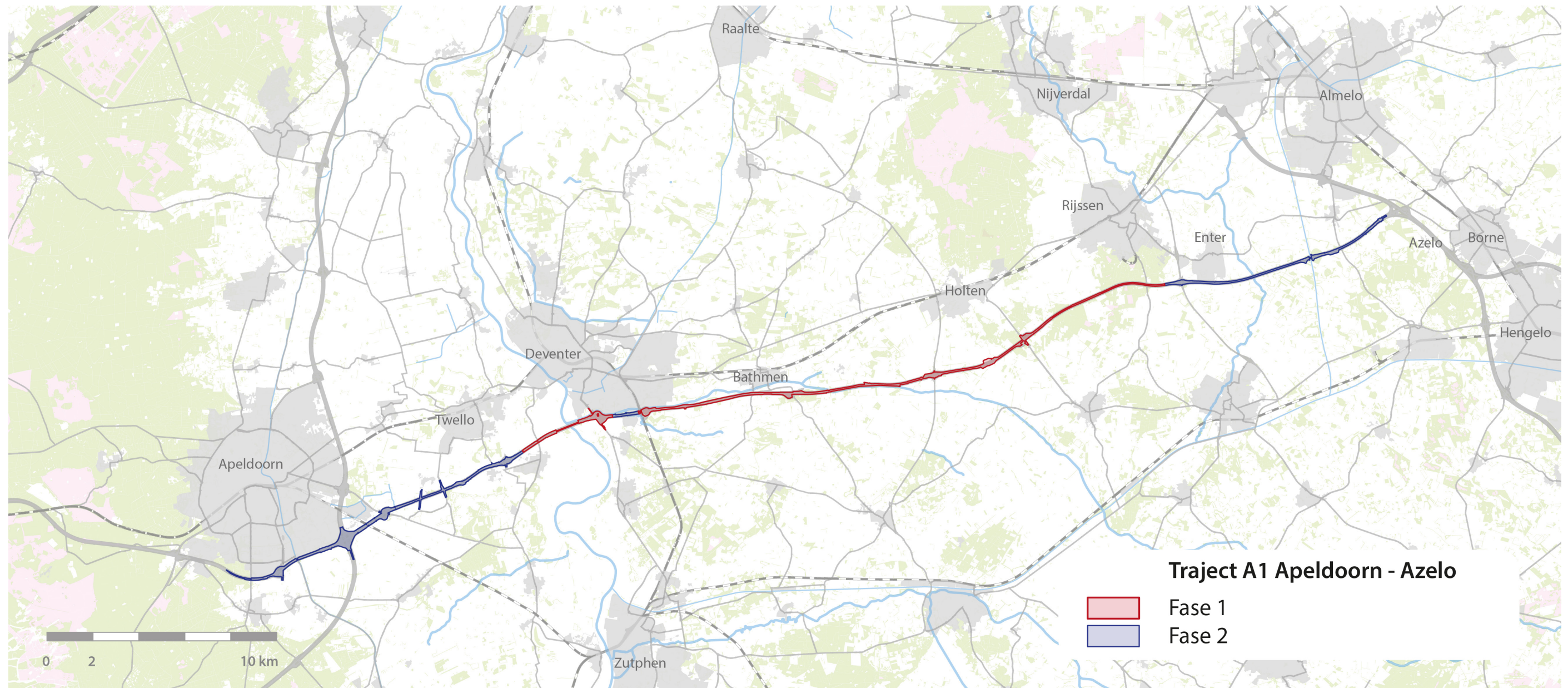
- De A1 is hier zorgvuldig getraceerd door twee bochten op te nemen waardoor plekken met unieke vegetatie ontzien worden.
- De hellingen, ruim ingesneden met flauwe en afwisselende taluds begroeid met heide en schrale vegetatie, geven hiermee een bijzondere streekeigen indruk.

● **Zicht op de Zuideresch Enter**

- Hier wordt zicht geboden op een van de grootste kransessen in Nederland.
- Uniek kenmerk is de bolling in het onbebouwde midden met duidelijk zichtbaar hoogteverschil en bebouwing aan de rand.

VOORGENOMEN INGREEP

2



Opgave ter hoogte van Apeldoorn; capaciteitsuitbreiding door verbreding naar 2x3-strooks hoofdrijbanen en 2x2-strooks parallelbanen



Opgave tussen aansluiting Voorst en Deventer; capaciteitsuitbreiding door verbreding naar 2x4 rijstroken



Opgave vanaf Deventer tot Azelo: capaciteitsuitbreiding door verbreding naar 2x3 rijstroken

2 VOORGENOMEN INGREEP

Capaciteitsuitbreiding

Als uitgangspunt voor het wegbeeld wordt uitgegaan van een wegaanpassing conform de huidige scope. De huidige scope van het project A1 Apeldoorn – Azelo is vastgelegd in de bestuursovereenkomst. De belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de autonome situatie worden behandeld volgens onderstaande de indeling:

0. Tracering en hoogteligging

1. Dwarsprofiel - bermen, geleiderail, talud en insnijdingen
2. Dwarsprofiel - portalen en verlichting
3. Inrichting- beplanting en groenelementen
4. kunstwerken tbv kruisende infrastructuur
5. geluidswerende voorzieningen
6. stadsassen en stadsmarkeringen
7. rust- en verzorgingsplaatsen
8. knooppunten, aansluitingen en P&R plaatsen

In onderstaand overzicht worden de voorgenomen ingrepen toegelicht.

Ad 0. Tracering en hoogteligging

Geen aanpassingen in het tracé voorzien. De verbreding van de rijbanen heeft geen invloed op de specifieke hoogteligging van de A1.

Ad 1. Dwarsprofiel - bermen, geleiderail, talud en insnijdingen

De belangrijkste aanpassingen betreffen:

- Verbreden noordbaan A1 aan zijbermzijde naar 3 rijstroken over circa 2 km direct ten westen van de aansluiting Apeldoorn-Zuid (afslag 20),
- Verbreden hoofdrijbanen aan zijbermzijde naar 2x3 rijstroken tussen aansluiting Apeldoorn-Zuid (afslag 20) en knooppunt Beekbergen,
- Aanleggen 2x3-strooks hoofdrijbanen en 2x2-strooks parallelbanen ter hoogte van knooppunt Beekbergen en aansluiting Voorst (afslag 21),
- Verbreden hoofdrijbanen aan zijbermzijde naar 2x4 rijstroken tussen aansluiting Voorst en aansluiting Deventer

(afslag 23); op de IJsselbrug een profiel zonder vluchtstroken,
- Verbreden hoofdrijbanen aan middenbermzijde naar 2x3 rijstroken tussen aansluiting Deventer (afslag 23) en knooppunt Azelo.

Geleiderail

Het aanbrengen van geleiderails maakt onderdeel uit van de scope. Het plaatsen van noodzakelijke geleiderails heeft echter wel effect op de beleving van de automobilist.

Ad 2. Dwarsprofiel - Portalen en verlichting Aanbrengen rijstrooksignalering tussen aansluiting Deventer-oost en knooppunt Azelo.

Aanbrengen hoge bewegwijzering daar waar nu lage bewegwijzering aanwezig is.

Alle bovenstaande maatregelen hebben direct invloed op de beleving van de A1 als parkway die ruim in het landschap ligt.

Voor de verlichting is geen wijziging ten opzichte van de huidige situatie voorzien.

Ad 3. Beplanting en groencompensatie

Beplanting en groenelementen

Noodzakelijke kap en compenserende groenmaatregelen maken onderdeel uit van de scope. In het landschapsplan is een deel van de compensatie geregeld. Voor een deel moet nog buiten de werkgrens een plek gezocht worden

Ad 4. Inrichting profiel bij kunstwerken tbv kruisende infrastructuur

Aanpassingen betreffen:

- Verlengen diverse tunnels en onderdoorgangen.
- Verbreden aantal viaducten.
- Vervangen (beperkt) aantal viaducten.
- Aanpassen voegovergangen en schampranden diverse bruggen en viaducten in de A1.

Bij de aanpassing van kunstwerken zal rekening worden gehouden met de wettelijke maatregelen voor natuur. Deze maken deel uit van de scope.

Ad 5. Geluidwerende voorzieningen

Noodzakelijke geluidsbeperkende maatregelen maken deel uit van de scope maar worden, op basis van akoestisch onderzoek, nog nader gespecificeerd.

Ad 6. Stadsassen en stadsmarkeringen

Geen specifiek onderdeel van de scope van de bestuurs-overeenkomst. De noodzakelijke aanpassingen in de inrichting van het wegprofiel en de toe- en afritten van desbetreffende stedelijke aansluitingen bieden aanknopingspunten voor specifieke stadsmarkeringen.

Ad 7. Rust- en verzorgingsplaatsen

- De rustplaatsen De Hop en Boermark blijven gehandhaafd.
- Vergroten capaciteit verzorgingsplaatsen Vundelaar en De Paal alsmede Struik en Bolder.

Ad 8. Knooppunten en aansluitingen

Knooppunt Beekbergen:

- Verbreden verbindingsweg Arnhem – Beekbergen naar 2 rijstroken.
- Beperkt aanpassen overige verbindingswegen.
- Aanpassen oostbaan A50 tussen verzorgingsplaats De Somp en knooppunt Beekbergen.

Knooppunt Azelo:

- Geen aanpassingen voorzien.

Aansluitingen (afslag 20 t/m 28):

- Aanbrengen noodzakelijke aanpassingen aan toe- en afritten alsmede kruisingsvlakken met onderliggende wegennet.

Energie

In het kader van de pilot verduurzaming MIRT wordt gezocht naar locaties voor het opwekken van duurzame energie. Dit maakt geen onderdeel uit van het Landschapsplan.

Overzicht kernkwaliteiten waarop verkeerstechnische ingrepen invloed hebben

I. Tracering:

Gezien de huidige scope van de wegwerkzaamheden zijn er geen consequenties voorzien.

II. Hoogteligging:

Gevarieerd, drie soorten ervaringen

- De insnijding bij de stuwwallen met heide begroeide taluds versterkt de beleving van het reliëf in de omgeving.
- De hoog gelegen delen bieden een panoramisch uitzicht over het landschap door onbeplante en obstakelvrije taluds.
- De op maaiveld gelegen delen geven een fraaie blik op landgoederen, landerijen en boscomplexen door specifiek geënceneerde beplanting middels een 'kijkdoos' principe.

III. Dwarsprofiel:

- *bermen, geleiderails taluds & insnijdingen*
- *portalen*
- *verlichting*

Passend bij het karakter van een 'Parkway'

- Royale obstakelvrije buitenbermen zonder geleiderail.
- Een brede overwegend groene middenberm ten oosten van Deventer.
- Geen verlichting en portalen ten oosten van Deventer.

IV. Inrichting:

- *beplanting en groenelementen*
- *kunstwerken tbv kruisende structuren,*
- *geluidswerende voorzieningen*
- *stadsassen en stadsmarkeringen*
- *rust- en verzorgingsplaatsen*
- *knooppunten en aansluitingen*

Landschappelijke inrichting; overwegend landelijk van karakter

- De A1 is een autonoom element in het landschap. Landschapselementen 'lopen' door tot aan de snelweg en zijn zo zichtbaar voor de gebruikers.
- Groene inrichting van zones tussen weg en steden zorgt mede voor het overwegend landelijk karakter van de A1.
- Onopvallend vormgegeven maar royaal gedimensioneerde viaducten en onderdoorgangen maken het mogelijk om de zijbermen door te laten lopen onder kruisende routes door.
- De aansluitingen zijn specifiek landschappelijk ingericht; een open buitenlus en een beplante binnenlus bieden goed zicht op de omgeving.

Zicht op kruisende beken en kanalen

- Er zijn veel verschillende soorten kenmerkende waterlopen (sprengen, beken, kanalen en rivier) die de A1 kruisen. Dit zijn in potentie fraaie momenten zoals bijvoorbeeld bij het Apeldoorns kanaal, de Schipbeek of de Regge.

De IJsselbrug

- De aanrijroute van de IJsselbrug kent een fraaie tracering, de weggebruiker geniet langere tijd van een uitzicht op het rivierenlandschap. Dit uitzicht is in het verleden bestempeld als 'Nationaal Snelwegpanorama'
- Vanaf de brug is er een fraai zicht op het historisch stadsfront Deventer
- De onbeplante taluds met enkele zorgvuldig geplaatste populierenclusters versterken de landschapservaring en begeleiden het zicht naar het uiterwaardenlandschap

Verkeerstechnische ingreep

Druk op kernkwaliteiten

Kansen voor verdere (onvermoede) ontwikkeling kernkwaliteiten

III

Verbreiding buitenberm Apeldoorn- Deventer:
De verbreding naar 2x4 tussen Apeldoorn en Deventer, al dan niet met parallelbanen, betekent extra ruimtebeslag aan weerszijden van de weg.

> druk op kernkwaliteiten bij Dwarsprofiel
> druk op kernkwaliteit bij Inrichting; beplanting en groenelementen
> druk op lokale kernkwaliteit IJsselbrug

De mogelijke plaatsing van extra geleiderails in de buitenbermen betekent dat het landschappelijk karakter en vrije zicht op de omgeving aangetast wordt.

Bij de Apeldoorn komt aan de zuidzijde van de A1 een nieuw geluidscherm. De overige geluidschermen worden opnieuw aangebracht na verbreding.

> Zicht op kruisende beken en kanalen.

Kruisingen van en zicht op kenmerkende landschapsstructuren zoals de beken en kanalen zijn er in potentie, nu deels verborgen

De verbreding naar 2x4 tussen Apeldoorn en Deventer biedt kansen om het zicht op het Apeldoorns kanaal en de IJsselbrug als herkenningspunt op de route te vergroten

III

Verbreiding van 2x2 naar 2x3 in de middenberm tussen Deventer en Azelo

> druk op of verdwijnen van kernkwaliteit Dwarsprofiel

Door de keuze voor verbreding van 2x2 naar 2x3 in de middenberm tussen Deventer en Azelo zal de brede groene middenberm verdwijnen, een belangrijk kenmerk van het parkway karakter van de A1.

Ambitie: Het vrij houden van de huidige obstakelvrije buitenberm is een must en uitgangspunt.

> kansen voor ontwikkeling van zicht op kruisende beken en kanalen

De wegverbreding biedt mogelijkheden om het zicht en de beleving van kruisende beken en kanalen te vergroten zoals de Schipbeek, de Regge, Twickelervaart en het zijkanaal Twentekanaal.

Verkeerstechnische ingreep

Druk op kernkwaliteiten

Kansen voor verdere (onvermoede) ontwikkeling kernkwaliteiten

III

Plaatsen portalen tussen Deventer en Azelo

> druk op of verdwijnen van kernkwaliteiten Dwarsprofiel

Bij de keuze voor verbreding van 2x2 naar 2x3 in de middenberm tussen Deventer en Azelo worden er op dat deel tevens portalen geplaatst. Het huidige landschappelijke karakter zal hierdoor worden aangetast. Vanuit de omgeving zijn de witte portalen straks duidelijk waarneembaar.

> druk op kernkwaliteiten Hoogteligging
> druk op kernkwaliteiten Dwarsprofiel
> druk op lokale kernkwaliteit IJsselbrug

> door per portaal te kijken waar deze geplaatst wordt kan op sommige plekken het zicht vanuit het landschap op het portaal worden verkleint.

III

Benodigde extra geleiderails en barriers

Het profiel op de IJsselbrug zal heringericht worden. Het uitzicht vanaf de brug komt onder druk te staan, doordat de vluchtstrook ook als rijstrook gaat dienen.

Ambitie

1. Geen plaatings van barriers op de zijkant van de brug.
2. Indien noodzakelijk alleen in de vorm van geleiderail.
3. Bij IJsselbrug de beleving op de IJssel en omgeving (nationaal landschap) in stand te houden.

-

Verkeerstechnische ingreep

Druk op kernkwaliteiten

Kansen voor verdere (onvermoede) ontwikkeling kernkwaliteiten

IV

Kappen en compenseren beplanting en groenelementen om de weg en bij aansluitingen

> druk op kernkwaliteit Inrichting; beplanting en groenelementen, ook bij aansluitingen

Bij de verkeerskundige aanpassing van de negen aansluitingen kan het landschappelijke karakter en de ruime opzet verloren gaan. Tevens zullen er diverse verkeerskundige maatregelen nodig zijn bij knooppunt Beekbergen.

> kansen voor ontwikkeling van kernkwaliteit bij Inrichting; beplanting en groenelementen, en de lokale kernkwaliteit Zuideresch Enter

De algehele wegverbreding van de A1 biedt goede mogelijkheden om de oorspronkelijk ruimtelijke ideeën voor de berminrichting als ontwerpuitgangspunt te hanteren daar waar deze door het toevoegen van beplanting in de loop der jaren soms is verwaterd. De algehele wegverbreding van de A1 biedt tevens goede mogelijkheden om de oorspronkelijk ruimtelijke ideeën voor de kruisende structuren als ontwerpuitgangspunt te hanteren daar waar deze door het toevoegen van beplanting in de loop der jaren is verwaterd. Tevens biedt de noodzakelijke verkeerskundige reconstructie van de aansluitingen bij Apeldoorn, Deventer en Enter wellicht kansen om deze kernen 'een adres' langs de A1 te geven (de stadsassen)

IV

Verbreden en/of vernieuwen kunstwerken

> druk op kernkwaliteiten bij Inrichting; kunstwerken ten behoeve van kruisende structuren

Bij het verbreden van bestaande viaducten is er de kans dat het oorspronkelijk ontwerp van aanlandingen, architectuur kolommen en randafwerking verlaten wordt. Tevens zijn de viaducten over de A1 royaal gedimensioneerd waardoor geen wegmeubilair noodzakelijk is en er maximaal zicht en een continu profiel onder de viaducten mogelijk is, zodat het effect op de onderbreking van de historisch waardevolle landschappelijke lijnen beperkt wordt. Het verbreden van de bestaande onderdoorgangen kan leiden tot sociaal onveilige passages.

In het kader van de wegverbreding dienen viaducten te worden verbreed of vernieuwd en onderdoorgangen te worden verlengd. Bij nieuwe kunstwerken of vernieuwing van kunstwerken de mogelijkheid om met specifieke vormgeving per traject een specifiek kruisende verbinding te benadrukken.

Verkeerstechnische ingreep

Druk op kernkwaliteiten

Kansen voor verdere (onvermoede) ontwikkeling kernkwaliteiten

IV

Nieuwe en te vernieuwen geluidswerende voorzieningen

> druk op kernkwaliteiten bij Inrichting; geluidswerende voorzieningen

Mogelijk nieuwe wettelijk noodzakelijke geluidswerende voorzieningen kunnen het landelijke karakter van de A1 aantasten.

Ambitie

1. alternatieve maatregelen hebben de voorkeur
2. als toch afscherming gewenst is dan in de vorm van grondwallen
3. schermen dienen vergroend te worden door middel van beplanting

> kansen voor kernkwaliteiten bij inrichting; geluidswerende voorzieningen

Vergroenen van de bestaande geluidsschermen waarbij specifiek aandacht besteed dient te worden aan de zichtbaarheid van kruisende landschappelijke structuren

IV

Vergroten capaciteit verzorgingsplaatsen

> druk op kernkwaliteiten Inrichting; rust- en verzorgingsplaatsen

De capaciteitsvergroting van de verzorgingsplaatsen zet de aanwezige verblijfs- en ruimtelijke kwaliteit, die gedomineerd wordt door de beveiliging van geparkeerde vrachtwagens, verder onder druk.

> kansen voor ontwikkeling kernkwaliteiten Inrichting; rust- en verzorgingsplaatsen

De capaciteitsuitbreiding biedt concrete mogelijkheden om de verblijfskwaliteit te verbeteren waarbij het concept 'verzorgingsplaats' wordt verbreed tot een duurzaam service- en uitwisselpunt in en georiënteerd op de omliggende streek.