

4 RICHTINGGEVENDE PRINCIPES LANDSCHAP

A1 Apeldoorn-Azelo

De verkeerstechnische ingrepen en maatregelen op de A1 hebben een grote impact op het karakter van de snelweg. Aan de hand van richtinggevend ruimtelijke ontwerpprincipes in dit hoofdstuk en een uitwerking daarvan met inrichtingsmaatregelen per wegonderdeel in hoofdstuk vijf, wordt inzichtelijk welke specifieke kwaliteiten van de A1 behouden, gecompenseerd of juist verder ontwikkeld worden.

De hieronder beschreven richtinggevend ontwerpprincipes zijn afgeleid uit de eerder beschreven kernkwaliteiten in hoofdstuk twee en drie, en waar relevant uit de thema's van het gebiedsbeeld.

De ontwerpprincipes zijn voor dit traject beschreven conform de indeling:

I. Tracering

II. Hoogteligging

III. Dwarsprofiel

- bermen, geleiderails, taluds & insnijdingen

- portalen

- verlichting

IV. Inrichting (functionele en landschappelijke elementen)

- beplanting en groenelementen

- kunstwerken tbv kruisende structuren,

- geluidswerende voorzieningen

- steden en stadsmarkeringen

- rust- en verzorgingsplaatsen

- knooppunten en aansluitingen

4.1 Richtinggevend ontwerpprincipes voor Tracering

De A1 is nu zorgvuldig getraceerd. De ingrepen en maatregelen van de wegverbreding hebben geen invloed op de tracering van dit traject.

4.2 Richtinggevend ontwerpprincipes voor Hoogteligging

De hoogteligging van de A1 draagt bij aan het karakter van een landschappelijke en royaal ogende weg met goede panorama's op de omgeving. Het is nog steeds duidelijk zichtbaar dat de (landschaps)architecten bij de aanleg creatief zijn omgegaan met de hoogteligging en hiermee het effect van 'ruim en royaal' extra kracht hebben willen bijzetten. De huidige ligging, afwisselend op maaiveld, in insnijding of hooggelegen, biedt fraaie panorama's op de

omgeving waarmee als volgt dient te worden omgegaan:

- De insnijding bij de Sallandse Heuvelrug met flauwe met heide begroeide taluds versterkt de beleving van het reliëf in de omgeving en dient optimaal zichtbaar te blijven.

- De hoog gelegen delen blijven een panorama bieden op en over het landschap (onder andere op de Veluwe) door de nu aanwezige onbeplante taluds bij verhoogde ligging te respecteren.

- Bij op maaiveld gelegen delen krijgt de weggebruiker via het 'kijkdoos' principe een blik op landgoederen, landerijen en boscomplexen.

De ingrepen en maatregelen van de wegverbreding hebben geen invloed op de hoogteligging van dit traject.

4.3 Richtinggevend ontwerpprincipes voor het Dwarsprofiel

Bermen/geleiderails

Het dwarsprofiel van de A1 met royale obstakelvrije buitenbermen en een groene middenberm ten oosten van Deventer draagt in belangrijke mate bij aan het Parkway karakter van de A1. Op het traject wordt de verbreding van de A1 op twee manieren gerealiseerd: van Apeldoorn tot Deventer Oost wordt de verbreding naar buiten toe gerealiseerd en van Deventer Oost naar Azelo wordt de verbreding in de middenberm van de A1 gerealiseerd. Door de verbreding staat het Parkway karakter onder druk. Om de kernkwaliteiten van het dwarsprofiel zoveel mogelijk te behouden zijn de volgende ontwerpprincipes geformuleerd:

Apeldoorn - Deventer Oost

- Bij de verbreding naar buiten toe geen obstakelvrije buitenberm aanleggen. De extra ruimte van het wel realiseren van een obstakelvrije buitenberm levert meer schade op aan het omringende landschap dan de waarde die het voor de weggebruiker toevoegt.

- De nieuwe geleiderail bij trajecten op maaiveld zo ver mogelijk van de rand van de weg traceren om zicht over de geleiderail naar de omgeving mogelijk te maken.

Deventer Oost - Azelo

- Behouden van een rustig wegbeeld met royale obstakelvrije buitenbermen en zicht op karakteristieke streekelementen.

- Bermen en taluds onbeplant en vrij van wegmeubilair houden om het zicht op het omringende op het landschap te behouden en door te ontwikkelen.

- Minimaliseren aanwezigheid en invloed van geleiderails op het beeld vanaf de weg, waarbij het gebruik van betonbarriers in de buitenberm niet is toegestaan.

Portalen

Het toevoegen van noodzakelijke portalen in verband met het Dynamisch VerkeersManagement systeem (DVM) tussen Deventer en Azelo heeft een grote invloed op de beleving van het parkway karakter. In de handreiking 'Kijk op de ruimtelijke kwaliteit van snelwegen' wordt één huisstijl nagestreefd voor wegelementen op netwerkniveau en grote terughoudendheid geboden bij het toepassen van esthetische aanpassingen. Echter, de kleur van de portalen kan geoptimaliseerd worden in relatie tot de landschappelijke achtergrond.

Vertaald in ontwerpprincipes geldt dat:

- Het toepassen van portalen die het gehele profiel, inclusief de 13 m veiligheidszone aan de zijkanen, in één keer overspannen waardoor geleiderails in de buitenbermen niet nodig zijn.

Verlichting

Begeleiding in het donker kan noodzakelijk zijn vanuit verkeerstechnische redenen. In de bestuursovereenkomst is afgesproken geen wegverlichting toe te passen tussen Deventer oost – Azelo. In de BBG van juni 2016 is dit bevestigd. Verlichting voor het overige deel is nog niet gespecificeerd. Conform de eerder beschreven kernkwaliteit dient als volgt te worden omgegaan met verlichting:

- Minimaliseren van de invloed van noodzakelijke lichtmasten op het beeld vanaf de weg (zo min mogelijk masten met zo min mogelijk lichthinder voor de omgeving) en het beeld vanuit het gebied op de snelweg.

- Noodzakelijk lichtmasten worden alleen geplaatst in de middenberm.

4.4 Richtinggevend ontwerpprincipes voor de inpassing

- beplanting en groenelementen

Het landschap langs de A1 wordt nu semi optimaal geëtaleerd aan de weggebruiker: het beeld van het landschap wisselt globaal elke 5-10 minuten en de

4 RICHTINGGEVENDE PRINCIPES LANDSCHAP

snelweggebruiker krijgt fraaie vergezichten te zien. Met dit zogenaamde 'kijkdoosprincipe' wordt een afwisselend beeld op landgoederen, landerijen en boscomplexen door specifieke beplanting geënceneerd. Onder het kijkdoosprincipe wordt verstaan: zichten schuin in de rijrichting, een paar honderd meter breed, maximaal een kilometer diep, een markant element in de verte, een open voorgrond en coulissen ertussen.

Echter, door later geplante oneigenlijke laanbeplanting en dichte wegbeplanting in bermen is het streekzicht op sommige plekken verdwenen. Deze 'kijkdozen' worden teruggebracht.

Voor de beplanting gelden de volgende ontwerpprincipes:

- Het versterken van het Parkway principe door aanpassing van de groenstructuur aan de weg en in het aangrenzende gebied, zo dat de beleving van een continu doorlopend landschap met streekspecifieke 'kijkdoos effecten' gecreëerd wordt.
- Groencompensatie benutten om de 'kijkdoos effecten' van de A1 te versterken of de structuur van het direct aangrenzende landschap. Alle beplanting die verdwijnt dient te worden gecompenseerd: de compensatieplicht. In het omliggende gebied zijn in overleg met gebiedspartijen indicatieve gebiedsopgaven gedefinieerd.
- Het met beplanting uitlichten, aanzetten en zo insceneren van streekeigen ruimtelijke kwaliteiten en ruimte ervaringen. Dit met gebruik van streekspecifieke beplantings- en boomsoorten.
- Dichte wegbeplanting en oneigenlijke laanbeplanting verwijderen zowel in de wegbermen als langs de parallel getraceerde lokale wegen (gebiedsopgave) die het streekzicht belemmeren.
- De groene zoom tussen snelweg en steden behouden en integreren met bestaande of eventueel nieuwe geluidswerende voorzieningen. Alleen op specifieke plekken kijkdozen creëren tussen stad en snelweg.

Richtinggevende ontwerpprincipes voor inrichting profiel bij kunstwerken ten behoeve van kruisende structuren

Het versterken van het zicht op en het functioneren van specifieke kruisende structuren als beken en kanalen draagt bij aan een goede inbedding van de A1 in het omringende gebied. Het gaat daarbij om passages die al dan niet functioneren als ecologische verbindingzones

en het bieden van een optimale kwaliteit van de onderdoorgangen voor zowel flora, fauna en gebruikers van het landschap.

Voor te vernieuwen of aan te passen kunstwerken is in het Esthetisch Programma van Eisen een visie opgesteld.

Voor de omgeving van de kunstwerken gelden de volgende ontwerpprincipes:

- Het verhogen van de ruimtelijke beleefbaarheid van beken en kanalen door specifieke ruimtelijke kenmerken van de kunstwerken (bijv. markering in reling) en beken (bijv. beekbeplanting) in het wegbeeld te versterken en zichtbaar te maken.
- Creëren ruimtelijk prettige, veilige en multifunctionele snelweg over-/onderdoorgangen door het karakter en profiel van deze verbindingen te laten aansluiten op de omgeving. Goede oriëntatie, materialisatie, verlichting en doorzichten zijn daarbij essentieel.
- Bij het verlengen van onderdoorgangen dienen sociaal onveilige passages te worden voorkomen. Een goede wandafwerking, verlichting en/of daglichttoetreding daarbij is essentieel.
- Faciliteren van ecologische verbindingzones.
- Bij faciliteren van ecologische verbindingzones dient aan de hand van doelsoorten en specifieke gebiedskenmerken een passage gedimensioneerd en ontworpen te worden.

Richtinggevende ontwerpprincipes voor geluidswerende voorzieningen

De groene zone tussen weg en steden zorgt mede voor het overwegend landelijk karakter van de A1. De aanwezige geluidsschermen in deze zone en het landelijk gebied zijn verschillend vormgegeven en zijn deels groen van karakter.

Bij nieuw te plaatsen of te vervangen geluidswerende voorzieningen dient als volgt te worden omgegaan:

- De nieuw aan te brengen geluidswerende voorzieningen dienen aan te sluiten op de kernkwaliteiten van de A1 en bij het idee van de 'Parkway' te passen.
- Geluidswerende voorzieningen uitvoeren in grondwallen. Bij ruimtegebrek uitvoeren in geluidsschermen die zijn beplant.
- De groene zoom tussen steden behouden en integreren met bestaande of eventueel nieuwe geluidswerende voorzieningen.

- Bij Apeldoorn sluiten de geluidsschermen langs de westzijde van de A50 (kleine A1 - project) aan bij de geluidsschermen langs de A1 aan de zuidzijde van Apeldoorn.

- 'Vergroenen' van de bestaande geluidsschermen.
- Het groene karakter van de geluidwerende voorzieningen dient aan te sluiten bij de lokale landschappelijke karakteristieken.

Richtinggevende ontwerpprincipes voor de inrichting - steden en stadsmarkeringen

Tijdens de aanleg van de A1 ging de snelweg nog ruim om de aanliggende steden heen. De steden zijn na aanleg langzaam naar de A1 gegroeid, maar hebben geen uitgesproken stedelijke uitstraling, wat ook deels bijdraagt aan het overwegend landelijke karakter van de A1. Voor steden en stadsmarkeringen gelden de volgende ontwerpprincipes:

- het zo goed mogelijk aansluiten op de stadfrontontwikkelingen van de diverse gemeenten. Voor Apeldoorn geldt het zo groen mogelijk houden van de uitstraling van de stad aan de A1. Deventer is bezig om een 'gezicht' naar de A1 te creëren d.m.v. het insceneren van een coulissen en rietlandschap aan de noordzijde. Hetzelfde geldt voor de inrichting van de zuidzijde. Tussen de A1 en de toekomstige bedrijfsgebouwen die het stadsfront gaan vormen, komt een waterbergingszone met daarin gesitueerd streekspecifieke boomgroepen. Het front bij Enter kan meer op de inrichting van de Zuideresch inspelen door een meer landelijke inrichting met boomgroepen.

Voor de specifieke inrichting van de aansluitingen zijn in paragraaf 5.8 uitgangspunten en opgaven geformuleerd.

Richtinggevende ontwerpprincipes voor de rust- en verzorgingsplaatsen

Streekspecifieke 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 rust-, maar met name de verzorgingsplaatsen zijn verrommeld en missen een duidelijke identiteit. De

capaciteitsvergroting biedt de mogelijkheid om de potentie van verzorgingsplaatsen, als een etalage van de streek, gestalte te geven en daarmee als katalysator te fungeren in de recreatieoverwegingen van passanten. Ook de bestaande rustplaatsen hebben deze potentie in zich door de ligging bij markante en recreatief aantrekkelijke landschappelijke structuren zoals de Schipbeek en de Holterberg.

Er dient echter ook rekening gehouden te worden met de overlast van rust en verzorgingsplaatsen op de omgeving. Het gaat daarbij vooral om lichthinder en inbraken die vanuit deze plekken worden uitgevoerd.

Met de rust- en verzorgingsplaatsen dient als volgt te worden omgegaan conform de eerder beschreven kernkwaliteit:

- Bij de capaciteitsvergroting en de bijkomende herinrichting inspelen op lokaal cultureel landschappelijke karakteristieken, op duurzame voedselstromen en op kansen om tot energie neutrale oplossingen te komen.
- Het in stand houden en/of realiseren van ruimtelijk hoogwaardige en comfortabele streekspecifieke rust- en verzorgingsplaatsen door met de inrichting aan te sluiten op A. de ruimtelijke en cultuurhistorische kenmerken en, B. uitzichtvensters in de omgeving.

Richtinggevende ontwerpprincipes voor knooppunten en aansluitingen

Vrijwel alle aansluitingen van de A1 zijn vormgegeven als half klaverblad. Bij aanpassing, vergroting of de aanleg van nieuwe aansluitingen (Voorst, Twello, Deventer) is het uitgangspunt om gebruik te blijven maken van een half klaverblad. De ruimtelijke inrichting van de aansluitingen is duidelijk verwant aan elkaar en volgens vaste principes ontworpen: elke aansluiting heeft een open buitenlus en beplanting in de binnenlus. Voor de reconstructie van de aansluiting gelden de volgende ontwerpprincipes:

- Bij de landelijke aansluiting de oorspronkelijk ruimtelijke ideeën als ontwerpuitgangspunt hanteren (open buitenlus en beplante binnenlus). Hiervoor zal kap en nieuwe inheemse aanplant nodig zijn.
- Bij de meer stedelijk gelegen aansluitingen een meer gecultiveerde en/of parkachtige inrichting in samenwerking met aangrenzende partijen nastreven.
- Het ontwikkelen van herkenbare en streekspecifieke aankomstpunten bij aansluitingen met het onderliggende wegennet; door een betere oriëntatie op omringende streeklandschap en steden (gebiedsopgave).

OVERZICHT INRICHTINGSMAATREGELEN

5

Het landschapsplan geeft een integraal beeld voor de inpassing van de verbreding van de A1. Passend bij het parkway-concept is het landschap binnen en buiten de gronden van RWS in het denken bij elkaar betrokken. Dit betekent dat er een onderscheid is tussen voorgestelde maatregelen die binnen het TB en of eigendom van RWS vallen en maatregelen die buiten TB en of eigendom van RWS vallen. De inrichtingsmaatregelen binnen de TB grenzen en/of eigendomsgrenzen worden in kader van het project A1 Apeldoorn-Azelo uitgevoerd. De inrichtingsmaatregelen buiten de TB grenzen en/of eigendomsgrenzen van RWS zijn vooralsnog indicatief en zullen al dan niet in samenwerking met RWS of zelfstandig door omgevingspartijen moeten worden uitgevoerd.

Bij zowel het dwarsprofiel als de functionele en landschappelijke elementen is voor specifieke vormgevingsonderdelen een verwijzing naar het EPvE opgenomen.

Als eerste komt het dwarsprofiel van de A1 aan de orde. Omdat het hoogteprofiel niet verandert wordt hier geen aandacht aan besteed.

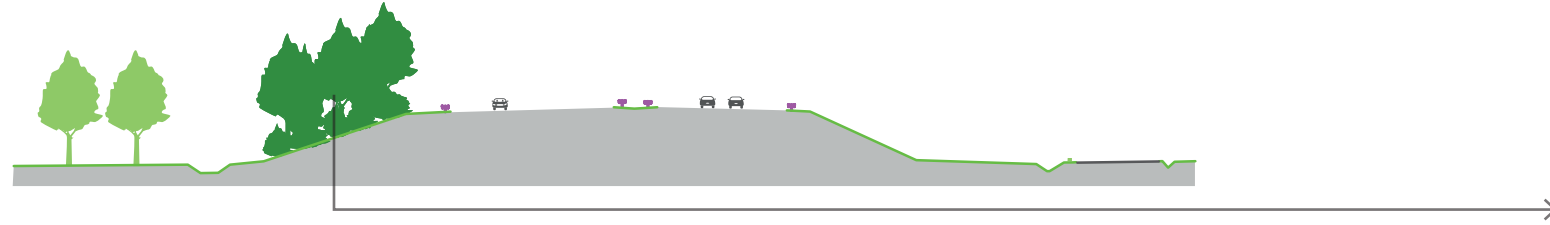
- 5.1 Inrichting dwarsprofiel (taluds, geleiderail, bermen, insnijding)
- 5.2 Portalen

Daarna volgt de inrichting met functionele en landschappelijke elementen. Het gaat hierbij om:

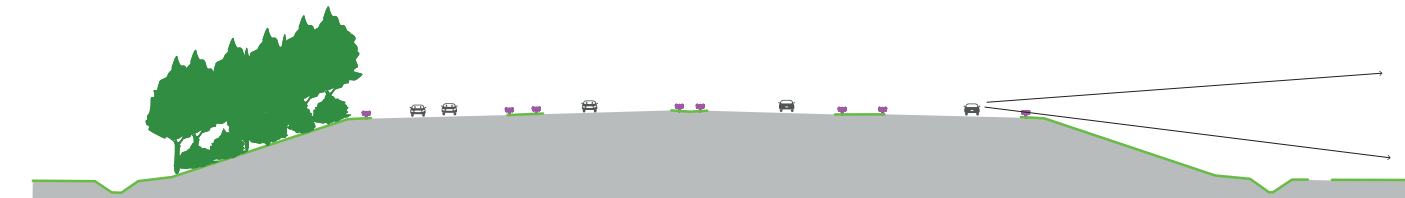
- 5.3 Beplantingassortiment en groencompensatie
- 5.4 Inrichting profiel bij kunstwerken ten behoeve van kruisende structuren & waterberging
- 5.5 Geluidswerende voorzieningen
- 5.6 Stadsassen en stadsmarkeringen Apeldoorn, Deventer, Enter
- 5.7 Rust- en verzorgingsplaatsen
- 5.8 Knooppunten, aansluitingen en P&R plaatsen

5.1 INRICHTING DWARSPROFIEL

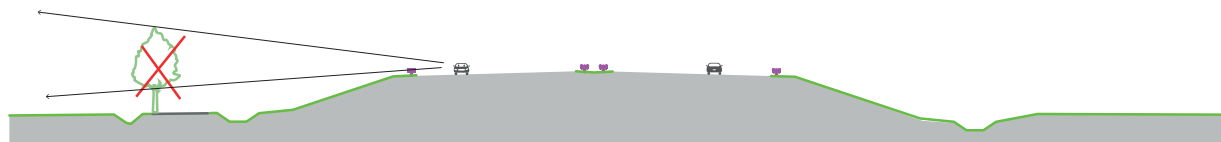
Bermen/geleiderails, taluds, insnijdingen



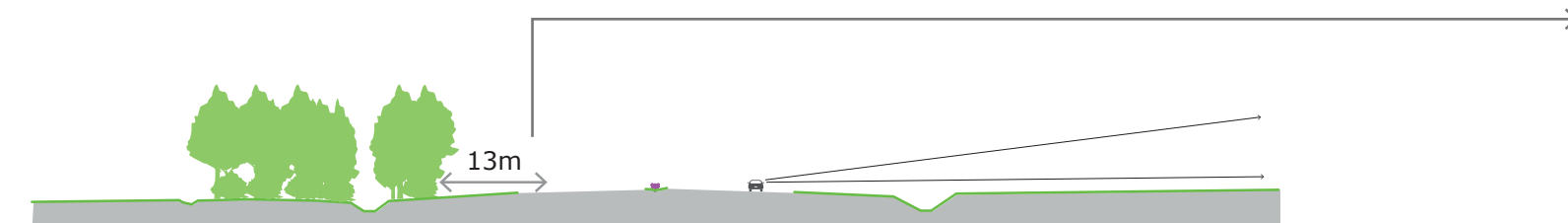
2x4 verhoogde ligging Apeldoorn



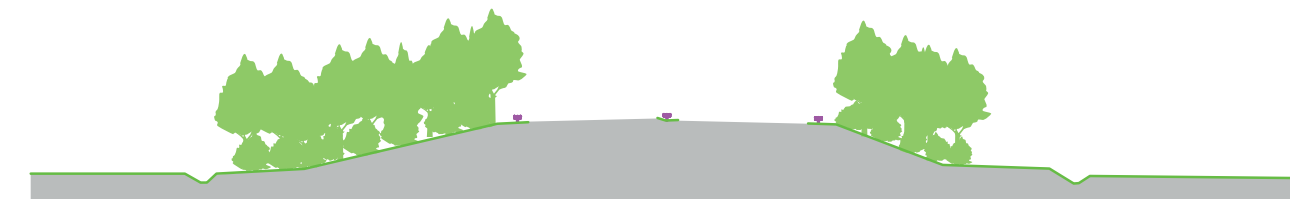
4x2 verhoogde ligging Apeldoorn -aansluiting Voorst



Verhoogde ligging Apeldoorn- Deventer



2x3 maaiveld Deventer Oost - Azelo



2x3 verhoogde ligging Deventer Oost - Azelo



2x3 Insnijding Deventer Oost - Azelo

bestaand groen
nieuw groen/ terugplanten

Opnieuw inplanten taluds/ behoud beplanting

Voor de verbreding van taluds met beplanting zijn 2 principes

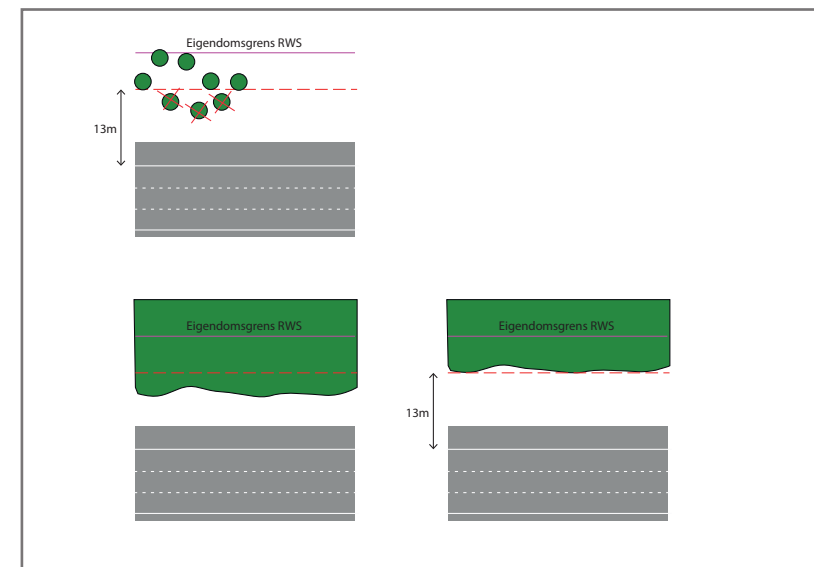


Waar mogelijk deels behouden bestaande beplanting talud 1:2



Opnieuw inplanten talud 1:2

Beplanting verwijderen in obstakelvrije buitenberm (voorheen obstakelvrije zone 10m, nieuwe richtlijn 13m)



5.1 INRICHTING DWARSPROFIEL

Bermen/geleiderails, taluds, insnijdingen

Het huidige dwarsprofiel van de A1 met royale obstakelvrije buitenbermen en een groene middenberm ten oosten van Deventer draagt in belangrijke mate bij aan het Parkway karakter van de A1. Door de verbredingen in de zijbermen (Apeldoorn-Deventer) en middenberm (Deventer - Azelo) staat het Parkway karakter onder druk. Uitgangspunt voor het technisch wegontwerp en het landschapsplan is om de kwaliteiten van het huidige dwarsprofiel zoveel mogelijk te respecteren. In het landschapsplan zijn onderstaande eisen opgenomen.

Bermen & geleiderails

- Behouden van een rustig wegbeeld met royale streekspecifieke en obstakelvrije buitenbermen tussen Deventer Oost en Azelo.
- Bermen onbeplant en zoveel mogelijk vrij van wegmeubilair houden om het zicht op het omringende landschap te behouden en door te ontwikkelen. Beplanting die nu binnen de obstakelvrije zone staat wordt hiervoor verwijderd.
- Minimaliseren aanwezigheid en invloed van geleiderails op het beeld vanaf de weg.
- Middenberm is te smal om te voorzien van gebiedsspecifieke begroeiing (onvoldoende ruimte aanwezig om goede groeivoorwaarden te creëren) en wordt ingezaaid met een nader te bepalen grasmengsel.

Taluds

- Taludhellingen continu uitvoeren voor een samenhangend beeld vanuit de omgeving op de weg. Beplanting taluds alleen waar de omgeving daar specifieke aanleiding toe geeft. Bestaande beplante taluds bij noodzakelijke wegverbreding geheel vervangen en terugplanten, waarbij de achterliggende beplanting op maaiveld behouden dient te blijven (specifiek voor Apeldoorn en Deventer).
- Nieuwe onbeplante taluds krijgen in principes een 1:3 helling en worden ingezaaid met een bloemrijk grasmengsel.

- Beplante taluds en plekken of zones waar ruimtegebrek of grondaankoop niet aan de orde is worden met een 1:2 helling uitgevoerd.
- De beplante taluds bij de verhoogde ligging bij Bathmen, Enter en ter hoogte van het Twentekanaal handhaven, inclusief geleiderail (= bestaande situatie).

Insnijdingen

- Insnijdingen van reliëf (Sallandse Heuvelrug) vrij houden van opgaande beplanting om dit unieke fenomeen in Nederland ook daadwerkelijk beleefbaar te houden.

In het EPvE zijn generieke eisen voor het dwarsprofiel en wegmeubilair opgenomen.

>> In de schematische profielen hiernaast zijn bovenstaande principes weergegeven. In de plankaarten (H6) is de veranderende inrichting van de taluds, insnijding en maaiveld trajecten terug te vinden.

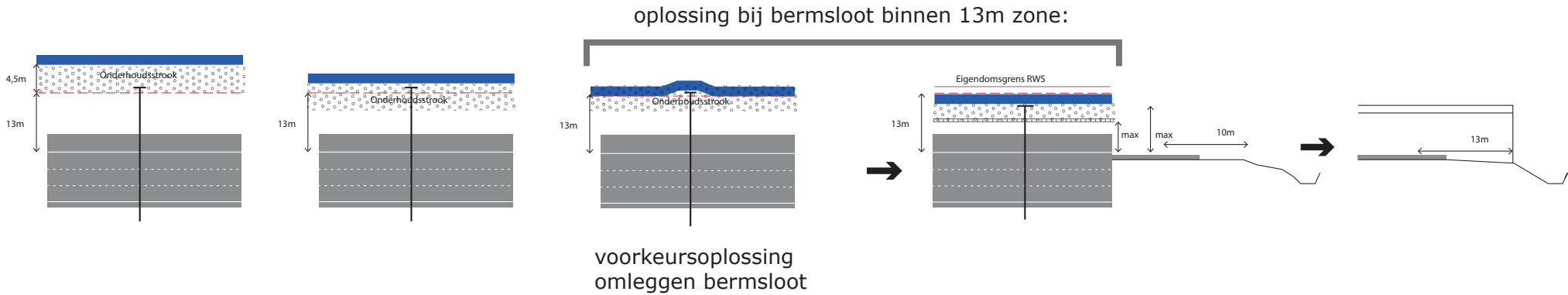
5.2 INRICHTING DWARSPROFIEL

Portalen

Plaatsingsprincipes portalen
Deventer Oost - Azelo:

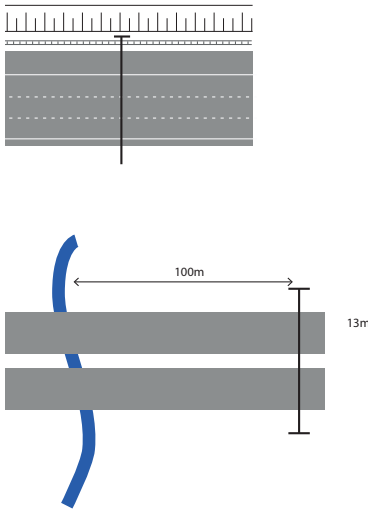
1 Maaiveldtrajecten:

13m obstakelvrije buitenbermen, portalen zonder geleiderail, indien nodig uitvlakken bij te grote hoogteverschillen in obstakelvrije buitenberm
NB: portalen kunnen hierbij in de onderhoudsstrook van 4,5m van de bermsloot geplaatst worden. Ook kan de sloot op enkele locaties omgelegd kan worden (nader te bepalen of dit bij Deventer-Oost te realiseren is).



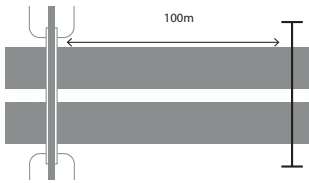
2 Verhoogde ligging:

Geleiderail langs asfalt, Portalen strak achter geleiderail.
vanwege steile taluds en of kunstwerken worden portalen achter geleiderails geplaatst (Oa bij Bathmen). In de huidige situatie zijn deze locaties ook al voorzien van geleiderails.



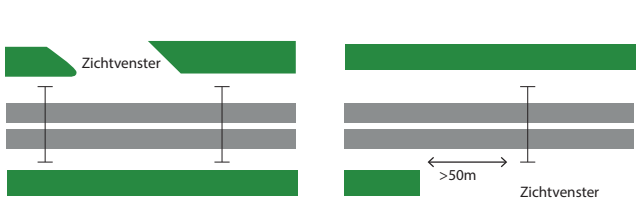
3 Beek en kanaalpassages

Ter hoogte van kruisende beken/ kanalen is het streven binnen 100m geen portalen te plaatsen, eis is minimaal 50m



4 Afstand tov kruisende kunstwerken

Streven is om portalen op 100m van bijzondere kunstwerken te plaatsen, eis minimaal 50 m.



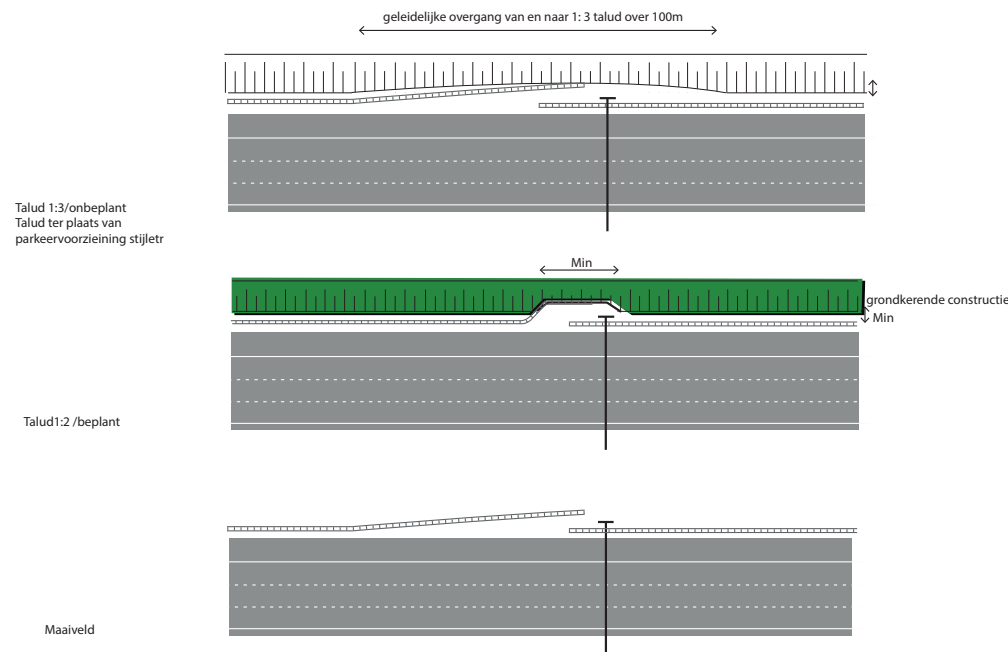
5 Zichtvensters

In zichtvensters / kijkdozen worden waar mogelijk geen portalen geplaatst; de overgang tussen bebossing en kijkdoos dient vrij van portalen te blijven.

5.2 INRICHTING DWARSPROFIEL

Portalen

Plaatsingsprincipe parkeervoorziening portalen
(aan één zijde van portaal)



In het EPvE zijn generieke eisen voor het plaatsen van portalen opgenomen. Aanvullend zijn vanuit het landschapsplan de volgende eisen opgesteld:

Algemeen

- Bestuurlijk is afgesproken dat de maximale plaatsingsafstand tussen de portalen is verruimd van 600 naar 900 meter.
- Bij kruisende beken/ kanalen en de IJssel worden binnen 50 m geen portalen geplaatst. Het streven is een minimale afstand van 100 meter (Schipbeek, Regge, Twickelervaart, Twentekanaal). Op de IJsselbrug zijn geen portalen gewenst. Zie plaatsingsprincipe 3 op naastgelegen bladzijde.
- Bij passages van bijzondere kunstwerken (Oxersteeg, Twenteviaduct) is het streven om binnen 100 meter geen portalen te plaatsen. Zie plaatsingsprincipe 4 op naastgelegen bladzijde.
- In zichtvensters van kijkdozen (zie hiervoor 5.3) worden bij voorkeur geen portalen geplaatst. Wanneer dit niet realiseerbaar is dient minimaal 50 meter tussen de kijkdoos en beplanting vrij te blijven van portalen. Zie plaatsingsprincipe 5 op naastgelegen bladzijde.

Aan de aannemer wordt gevraagd om een integraal 'plaatsingsplan' op te stellen voor o.a. portalen (dvm en bewegwijzering). Dit plan dient met een (landschaps) architect opgesteld te worden

>> hiernaast zijn de principes schematische weergegeven voor de plaatsing van de portalen. In de plankaarten (H6) zijn waar nodig de bermsloten op deze principes aangepast en is weergegeven waar de buitenberm uitgevlakt dient te worden.

In bijlage 1 zijn de locaties van geleiderails terug te vinden.

Apeldoorn-Deventer-oost

Vanwege veiligheidsoverwegingen dienen bij portalen opstelplekken voor beheerders te worden gereserveerd voor het parkeren van een voertuig.

- Bij een onbeplant 1:3 talud wordt een glooiende 'uitstulping' in grond gecreëerd met een minimale afmetingen van 100 meter.
- Bij een beplant 1:2 talud wordt een grondkerende constructie toegepast.
- Bij ligging op maaiveld wordt in de lengterichting een opening tussen de geleiderails geplaatst.
- Eventueel noodzakelijke geleiderails, bij situaties waarbij geen 13 meter obstakelvrije ruimte aanwezig is of vrijgemaakt kan worden, worden direct voor de portaalvoet geplaatst. De nieuwe geleiderail bij trajecten op maaiveld zo ver mogelijk van de rand van de weg traceren om zicht over de geleiderail naar de omgeving mogelijk te maken.

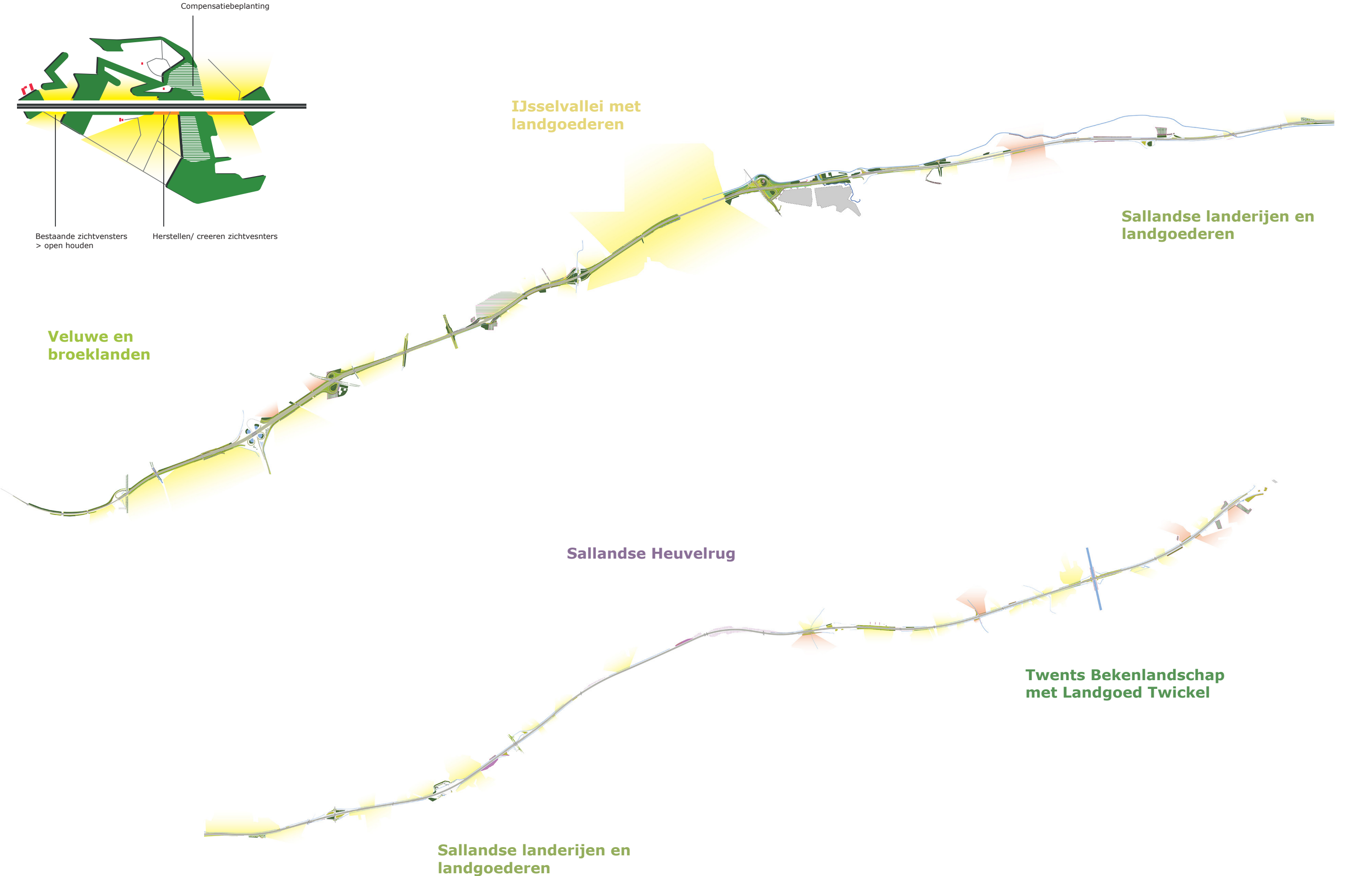
Deventer-Oost – Azelo

(zie principes 1 en 2 op naastgelegen bladzijde).

Met de opgave voor de implementatie van het Dynamisch Verkeersmanagementsysteem (DVM) en vanwege de verbreding naar 3 rijstroken zullen op het traject Deventer-Oost- Azelo portalen geplaatst worden. Hiervoor gelden de volgende principes vanuit het landschapsplan:

- Portalen worden in zijn geheel overspannend en buiten de 13 m obstakelvrije zone geplaatst. De bermsloot wordt hiervoor waar nodig verlegd binnen de rijkseigendomsgrens. Wanneer de bermsloot niet verlegd kan worden overspannen de portalen tot aan de insteek of oever van de bermsloot. Het onderhoudspad wordt aan de andere zijde van de bermsloot gesitueerd. Bij hoge uitzondering is het ook denkbaar om de bermsloot specifiek bij portalen om te leggen.
- Waar de hoogteverschillen in de buitenberm te groot zijn wordt deze uitgevlakt om zo de portalen zonder geleiderails te plaatsen.
- Portalen dienen bij een verhoogde ligging direct achter de bestaande geleiderails geplaatst te worden.

5.3 BEPLANTINGSASSORTIMENT EN COMPENSATIE



Kijkdozen/Zichtvensters in kenmerkende landschappen en streken langs de A1

5.3 BEPLANTINGSSASSORTIMENT EN COMPENSATIE

Beplanting

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 met landgoederen 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 beplantingssortiment in de bermen en op de taluds weerspiegelt waar mogelijk het beplantingskarakter van deze achterliggende landschappen/streken. En is dus altijd gebied-, streekeigen.

Op de naastgelegen pagina zijn de 'kijkdozen' gemarkeerd in combinatie met de landschapstypen. Nieuwe of herstelde 'kijkdozen' zijn met een oranje markering weergegeven. Bij deze kijkdozen gaat het om het rooien van oneigenlijke laanbeplanting direct langs de A1 (zoals aan de noordzijde van de A1 bij de aansluiting Twello) en het dunnen of rooien van doorgeschoten wegbeplanting in bermen die het streekzicht op markante plekken wegnemen. In de plankaarten (H6) is de te verwijderen beplanting, de nieuw te planten bosblokken en een eerste indicatie voor mogelijke beplanting in de gebiedsplannen weergegeven.

Toepassing Kijkdozen

Op de verhoogde ligging tussen Apeldoorn – Voorst en bij de kruising met de IJssel blijft het panoramisch uitzicht (de kijkdoos of zichtvenster) over het landschap behouden door de taluds onbeplant te laten. Op een aantal specifieke locaties zijn bewust bosblokken op het talud geplant om woonwijken af te schermen (Apeldoorn), geluidschermen vanuit de omgeving in te planten (Posterenk), doorzichten op bedrijvigheid te creëren (Apeldoorn-Ecofactorij) en het zicht op de landgoederen 'in te kaderen' (ter hoogte van Wilp). Daar waar de A1 op maaiveld ligt is, op basis de onderliggende landschapstypen en streekeigenschappen, met het kijkdoosprincipe een afwisselend beeld op landgoederen, landerijen en boscomplexen met bermbeplanting behouden, versterkt of juist hersteld.

Als parallelwegen worden verplaatst vanwege de verbrede taluds wordt laanbeplanting niet teruggebracht ten behoeve van het zicht op het omringende landschap (Fliertweg en Zwarte kolkweg).

In de IJsselvallei (Voorst – Deventer) dienen in nieuwe bosblokken bij de aansluitingen Voorst en Twello specifieke landgoedsoorten opgenomen te worden zoals Rhododendron.

Aan de westzijde van de IJsselbrug worden de markante geplaatste populierengroepen teruggebracht en uitgebreid om het panoramisch zicht op de IJssel voor de snelweggebruiker te begeleiden.

Op het traject van de Sallandse landgoederen en landerijen ten oosten van Deventer zal vooral beplanting worden verwijderd om kijkdozen te creëren of te herstellen. Bathmen vormt hier een uitzondering op. De directe omgeving van de aansluiting zal worden verdicht op het aldaar aanwezige boskarakter te versterken.

De heide beplanting wordt op de bermen van de insnijding van de Sallandse Heuvelrug behouden (beheer noodzakelijk!) en daar waar deze nog niet aanwezig is toegevoegd.

Om het doorkruisen van de Sallandse Heuvelrug te versterken wordt tussen de twee grote insnijdingen langs de noordberm het open deel gedeeltelijk ingeplant worden. Dit ligt buiten de obstakelvrije ruimte en vormt een onderdeel van de gebiedsopgave/groencompensatie. Samen met het daarachter gelegen en deels naar natuur om te vormen grootschalige agrarische landschap ontstaat er met deze nieuwe beplanting een betere ruimtelijke samenhang en beleving van de Sallandse Heuvelrug. Om de Sallandse Heuvelrug te markeren wordt een nieuwe kijkdoos gecreëerd direct ten westen van de aansluiting Rijssen.

Als onderdeel van de gebiedsopgave worden op het traject binnen Twickel een drietal nieuwe kijkdozen gecreëerd.

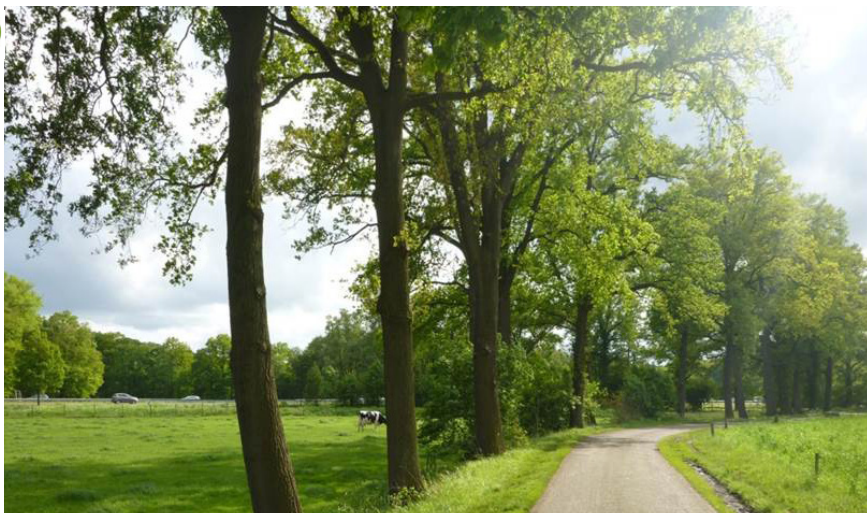
5.3 BEPLANTINGSASSORTIMENT EN COMPENSATIE



Goed beplantingsprincipe: bosblokken aan weerszijden van de weg



Fout beplantingsprincipe: aaneengeloten zones met gemengde begroeiing langs stadsranden die het 'kijkdooseffect' frustreren



Goed beplantingsprincipe: laanbeplanting in gebiedspecifieke boomsoort dwars op de weg



Fout beplantingsprincipe: laanbeplanting langs parallelwegen die het 'kijkdooseffect' frustreren



Goed beplantingsprincipe: strategisch geplaatste boomgroepen die het zicht van de snelweggebruiker geleiden



Fout beplantingsprincipe: groenaanplant in kunstmatige patronen als cirkels (boomcirkel bij Bathmen naast de snelweg)

5.3 BEPLANTINGSASSORTIMENT EN COMPENSATIE

Toe te passen beplantingspatronen

Langs het A1 traject Apeldoorn-Azelo is er sprake van verschillende karakteristieke beplantingspatronen met een hoge belevingswaarde. Qua patroon zijn deze beplantingen in drie groepen onder te verdelen: bosblokken als onderdeel van grotere bospatronen, boomrijen langs historische wegen of kavelgrenzen en solitaire bomen cq kleine solitaire groepen op bijzondere plekken. In het oorspronkelijk concept voor de A1 is met deze karakteristieken zo veel mogelijk rekening gehouden. In de huidige situatie is het groenbeeld enigszins verrommeld en heeft het aan kracht verloren. Er wordt voorgesteld om bij de transformatie van de weg en zijn omgeving het groenbeeld aan de hand van de drie genoemde typen te herstructureren en zo te versterken. Om deze reden zijn voor de drie typen: groepen, rijen en solitair de gewenste en ongewenste situaties beschreven:

- Bosblokken; Gewenst: bosblokken doorlopend aan weerszijden van de weg. Ongewenst: kunstmatig gevormde gebiedsvreemde bosblokken naast de weg.
- Boomrijen; Gewenst: laanbeplanting dwars op snelweg die de historische verkavelingsstructuur zichtbaar maakt. Ongewenst: laanbeplanting parallel aan snelweg die zichten en 'kijkdooseffecten' belemmert en geen onderdeel uitmaken van de lokale landschapsstructuren.
- Solitair; Gewenst: los geplaatste gebiedseigen solitair en kleine boomgroepen die het zicht begeleiden. Ongewenst: gebiedsvreemde bomen in kunstmatige opstellingen.

Daar waar er geen sprake (meer) is van omvangrijke historische beplantingspatronen (lanen) wordt bij de gebiedsopgaven voorgesteld om met de groen compensatie aan te sluiten bij deze patronen. Dit om het karakter van de route als 'De grote landschappenroute' zo sterk mogelijk te maken.

In de aanleg van de verschillende beplantingspatronen wordt beplanting gebruikt met een specifieke grootte. Bosblokken worden aangeplant met autochtoon plantmateriaal, divers in soort omlooptijd en grootte. De bomen hebben een minimale maat van 10/12cm* voor de snelgroeiende soorten en minimaal 14/16cm* voor langzamere groeiers. Boomrijen en solitair worden aangeplant met een minimale maat van 20/25cm*.

Kanaal- en beekpassages

Het 'kijkdoosprincipe' is ook toegepast om de passages van het Apeldoorns Kanaal, de Schipbeek, de Regge en de Twickelervaart zichtbaar te maken voor de weggebruiker. Hierbij wordt, rekening houdend met de directe omgeving, ook zicht belemmerende beplanting weggehaald.

De aannemer dient een beplantingsplan op te stellen wat voldoet aan bovenstaande ontwerpprincipes.

Geluidswallen

Voorgesteld wordt om geluidswallen die gelegen zijn in een coulissenlandschap of grenzen aan bestaande beplantingsstructuren zodanig in te planten dat zij onderdeel gaan uitmaken van de omliggende groenstructuur (zie voor richtinggevend principes h5.5). Dit is onderdeel van de gebiedsopgave.

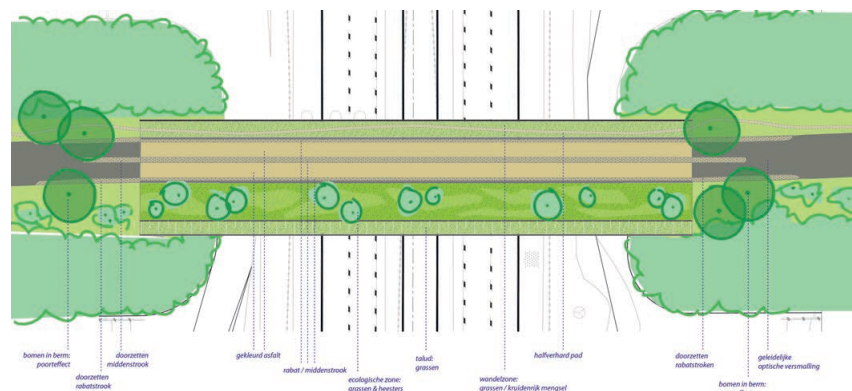
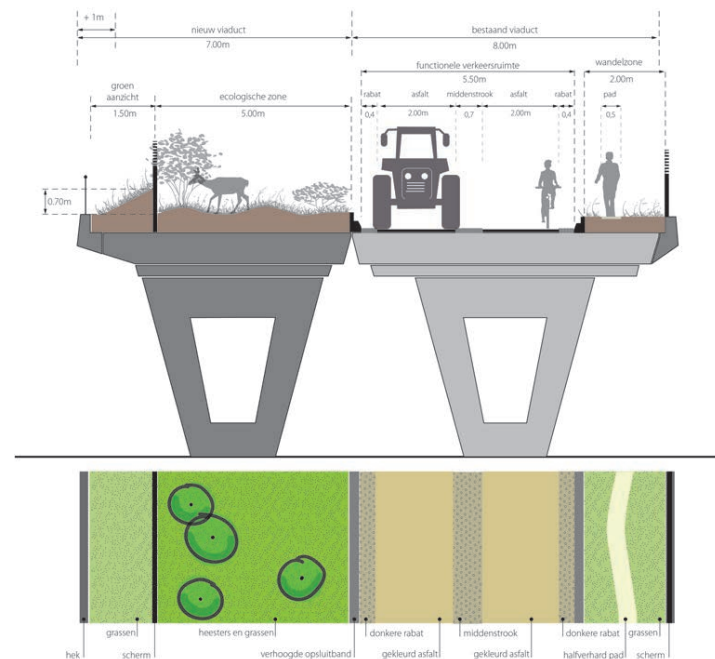
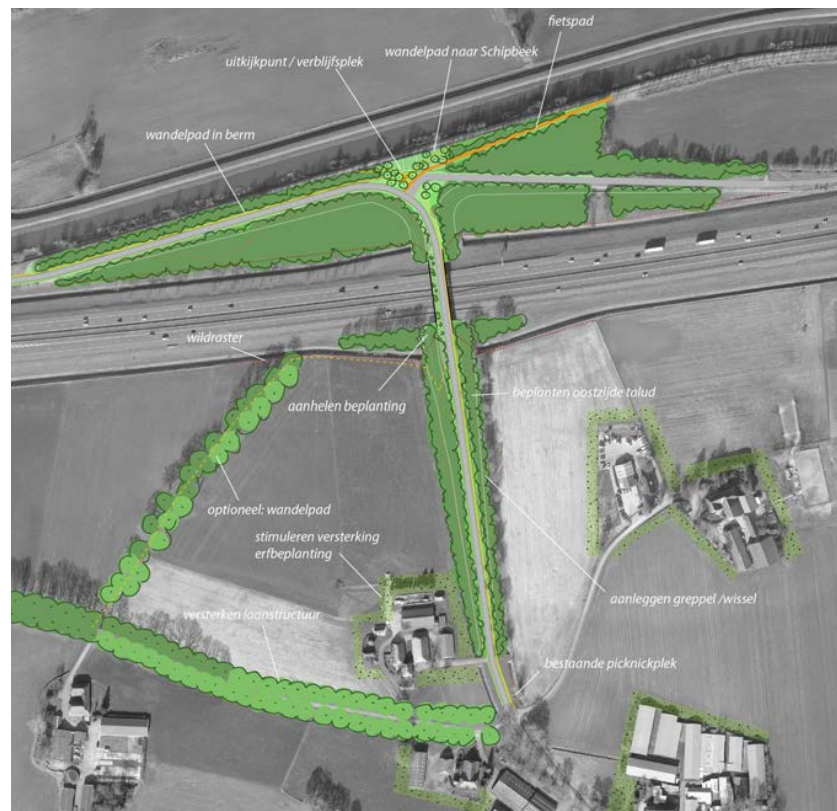
Groencompensatie

Als gevolg van de verbreding van de A1 moet bosbeplanting en solitaire beplanting gekapt worden. Ook vanuit de inrichtingsmaatregelen uit het landschapsplan wordt boombeplanting verwijderd. Al deze beplanting moet vanuit de Wet natuurbescherming gecompenseerd worden. Een deel van de beplanting komt terug op de locatie waar het gekapt is en een deel komt terug op plekken binnen de TB-grens. De groencompensatie wordt benut om de 'kijkdoos effecten' van de A1 te versterken (bijvoorbeeld in de bosblokken op het talud). De exacte hoeveelheid te compenseren beplanting is opgenomen in het TB.

Uit de huidige berekening blijkt dat de oppervlakte bosbeplanting die gekapt wordt geheel binnen de TB-grens herplant kan worden. Aanvullend op de compensatie binnen de TB grens zijn in het landschapsplan voorstellen gedaan voor 'indicatieve gebiedsopgaven', om de structuur van het direct aangrenzende landschap te versterken (oa in Landgoed Twickel).

*stamomtrek gemeten op 1 meter hoogte

5.4 INRICHTING PROFIEL BIJ KRUISENDE STRUCTUREN & WATERBERGING (wegen, beken, kanalen, ecologische verbindingzones)



Boven en rechtsboven: ambtelijk en bestuurlijk (gemeente en provincie Overijssel) gedragen variant voor Streekoduct Oersteeg, uit Gebiedsplan Deventer
Bron: Gemeente Deventer (06 november 2017)



Plan Fliert, bron: gemeente Voorst



Plan Regge, bron: www.vechtstromen.nl

5.4 INRICHTING PROFIEL BIJ KRUISENDE STRUCTUREN & WATERBERGING

(wegen, beken, kanalen, ecologische verbindingzones)

Zoals in 5.3 is verwoord wordt het 'kijkdoosprincipe' ook toegepast om de passages van het Apeldoorns kanaal, de Schipbeek, de Regge en de Twickelervaart zichtbaar te maken voor de weggebruiker. In het EPvE zijn specifieke voorstellen opgenomen voor de randafwerkingen van de bijbehorende kunstwerken.

In nauw overleg met de omgeving dienen deze markante landschappelijke structuren te worden versterkt met laan of beekbeplanting. Binnen de rijksgrens van het project wordt bij de Twickelervaart een markante solitaire beuk aangeplant.

Ecologische passages en bijbehorende maatregelen

- Grote Wetering

In de nabijgelegen aansluiting Voorst zal een nieuw bosblok met een mantel-zoom vegetatie worden geplant.

- De Fliert

In de aansluiting Twello wordt geanticipeerd op de plannen van de gemeente voor het omleggen en ecologisch inrichten van de Fliert.

- Dortherbeek

Nieuwe bosblokken in de bermen van de A1 begeleiden de passage van beek onder de A1 door.

- Regge

Geen specifieke maatregelen. Voorstellen buiten de rijksgrenzen zijn onderdeel van de gebiedsopgave.

- Oxersteeg

De nieuw aan te leggen ecopassage Oxersteeg wordt voor breed scala aan fauna(groep)en geschikt. Soortgroepen gebonden aan droge en vochtige milieus (reptielen versus amfibieën) en soortgroepen die bij hun verplaatsing openheid of juist beschutting (ree, haas versus egel, muizen enzovoort) nodig hebben. De passage is ook bedoelt voor recreanten.

Voor de vormgeving van het nieuwe kunstwerk als ecologische verbindingzone en Streecoduct zijn eisen in het EPvE opgenomen. In de figuur hiernaast is een impressie van de ruimtelijke en ecologische inrichting voor de route naar het viaduct opgenomen (bron: Abe Veenstra in opdracht van de gemeente Deventer).

Faunarasters

De wegverbreding van de A1 zal de positie/tracering van bestaande faunarasters niet wezenlijk beïnvloeden. De huidige rasters komen vooral voor tussen Deventer-oost en Azelo en daar vindt de wegverbreding immers in de huidige middenberm plaats.

Eventueel toch nieuw te plaatsen faunarasters dienen een landelijke uitstraling te krijgen zodat deze qua kleur 'opgaan' in de aanwezige beplantingsstructuren. Zwarte of witte faunarasters mogen niet toegepast worden.

Waterberging

Vanuit het landschapsplan is het uitgangspunt om noodzakelijke waterbergingslocaties waar mogelijk te koppelen aan natuurlijke waterlopen/beken natuurlijk laag gelegen gedeelten.

De waterberging is bij de volgende locaties integraal meegenomen in de planvoorstellen:

- Een deel van de waterberging wordt realiseerd door bestaande bermsloten te verbreden.

- In knooppunt Beekbergen worden twee bestaande 'vijvers' vergroot.

- Bij verzorgingsplaatsen Paal en Vundelaar worden twee droge bergingen, gekoppeld aan de bermsloot, gerealiseerd

- In Deventer worden gekoppeld aan de Schipbeek een rietzone gegraven en komt een droge waterberging in de zuidelijke lus van de aansluiting Deventer.

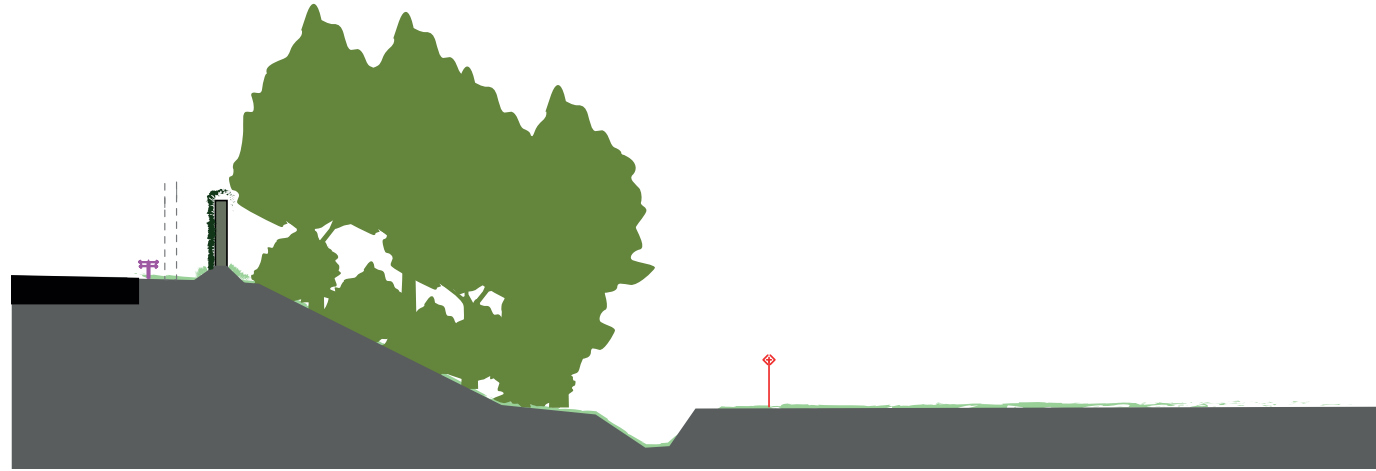
- Bij mondingen van de Dortherbeek (in de Schipbeek) wordt ook een droge waterberging gerealiseerd.



Niet wenselijke rasterafschieding met witte of donkere rand

5.5 GELUIDSWERENDE VOORZIENINGEN

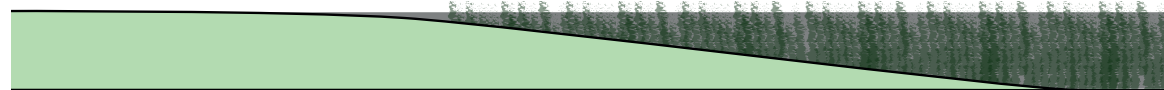
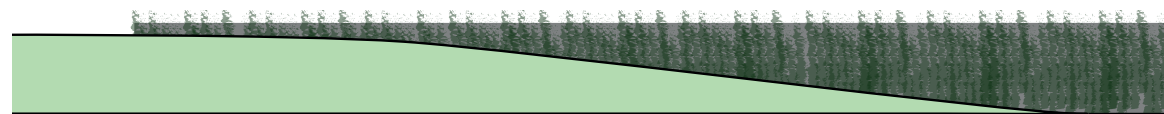
Principes schermen binnen TB grenzen:



Geluidscherm met zelfhechtende of ranke klimmers (respectievelijk in stedelijk en landelijk gebied), erachter streekspecifiek bosblok op talud

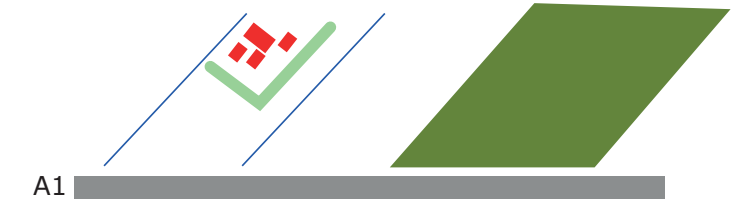


Bij voldoende ruimte streekspecifieke struiken tussen geleiderail en geluidscherm



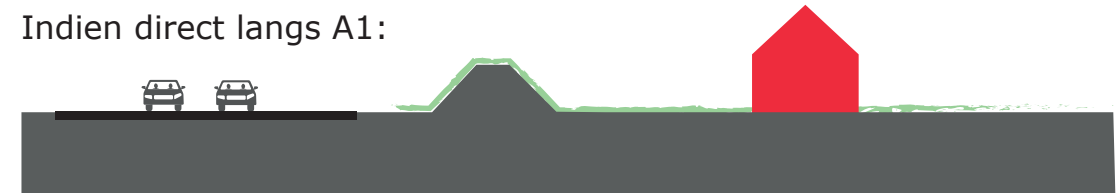
Geleidelijke overgang tussen wal en beplant geluidscherm (Apeldoorn)

Principes wallen binnen en buiten TB grenzen:



Geluidwallen dienen zoveel mogelijk landschapsstructuur te volgen.

Indien direct langs A1:



*in open, rationeel landschap
> wal met gras inzaaien*



*in coulissenlandschap:
>streekspecifiek inplanten zodat deze onderdeel uitmaakt van aangrenzende groenstructuren*

5.5 GELUIDSWERENDE VOORZIENINGEN

Vanuit geluidsberekeningen zijn op meerdere plekken langs het traject geluidswerende voorzieningen noodzakelijk. Uitgangspunt is om alle bestaande en nieuwe geluidswerende voorzieningen een groen karakter te geven. Bij de wegzijde gaat het om een combinatie van streekspecifieke struiken (bij voldoende ruimte) en zelfhechtende en ranke klimplanten. Aan de landschapszijde worden streekspecifieke bosblokken of rankende klimplanten geplaatst. Met beide maatregelen wordt het landelijke en groene karakter van de A1 gecontinueerd. Zelfhechtende klimplanten (met een meer cultureel uitstraling) bij voorkeur toepassen in stedelijke gebieden, ranke klimplanten (met een meer natuurlijke uitstraling) in de landelijke gebieden.

In het contract dienen optimale groeiomstandigheden voor beplanting van de geluidsschermen als eis te worden opgenomen.

Geluidswallen (binnen en buiten de TB grens)

Deze wallen vallen nu buiten TB grens/ rijkseigendom en worden vaak door particulieren aangelegd. Onderstaande ontwerpprincipes gelden voor nieuwe situaties en als input voor het gebiedsproces om bestaande wallen onderdeel te laten uitmaken van het omringende landschap.

- De situering van wallen dient zich te voegen in lokale landschapsstructuren.
- In open landschappen en streken wallen inzaaien met gras met de aanbeveling die 2 keer per jaar te maaien.
- In dichte of coulissenlandschappen wallen inplanten met streekeigen beplanting zodat deze wallen onderdeel gaan uitmaken van de omliggende groenstructuur.

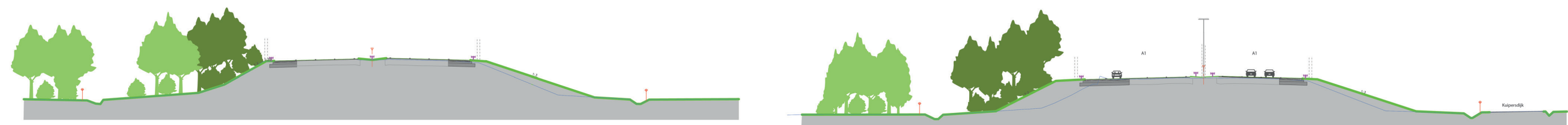
De specifieke eisen voor de vormgeving van geluidswerende voorzieningen zijn opgenomen in het EpvE.

Zichtschermen

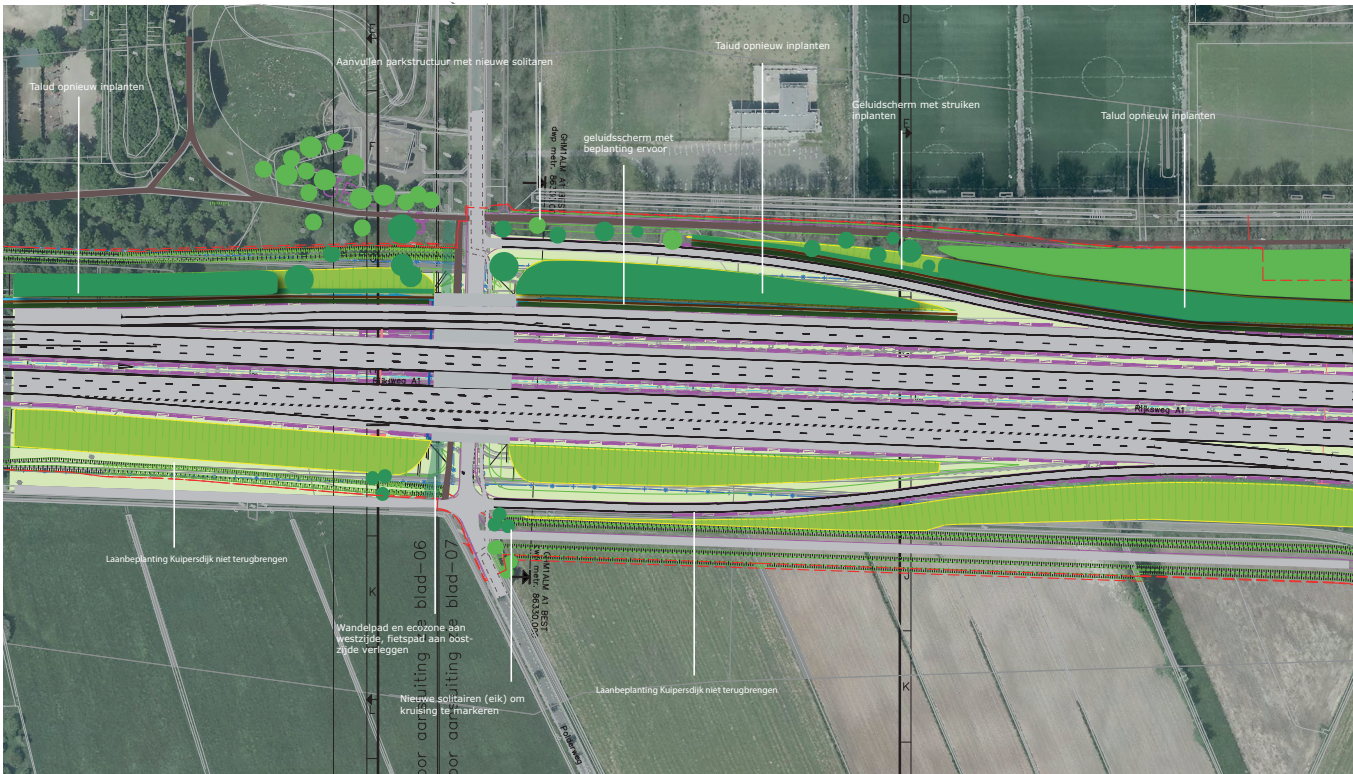
Zichtschermen zoveel mogelijk groen en in grond realiseren, of in combinatie met grond en groen scherm.

5.6 STEDEN EN STADSMARKERINGEN

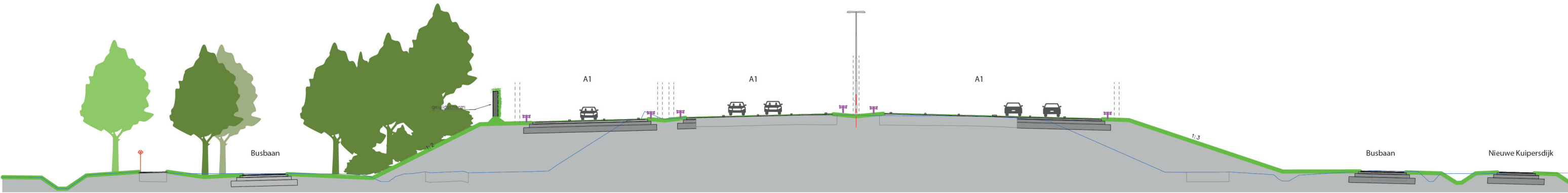
Apeldoorn



Profiel Apeldoorn- Opnieuw inplanten noordzijde, waar mogelijk behouden bestaande beplanting bij verbreding talud



Passage polderweg (zie ook detailuitwerking H6)



Profiel Apeldoorn Polderweg

bestaand groen nieuw groen/ terugplanten

5.6 STEDEN EN STADSMARKERINGEN

Apeldoorn, Deventer, Enter

De steden aan de A1 hebben geen uitgesproken uitstraling. Uitgangspunt daarbij is om de aansluitingen een meer culturele inrichting te geven om de ligging van de steden te markeren. Voor de specifieke inrichting van de aansluitingen zijn in 5.8 ontwerpvoorstellen uitgewerkt. Daarbuiten zijn lokale stadsfrontontwikkelingen in 2016/17 besproken met betrokken omgevingspartijen.

Apeldoorn

De groene uitstraling van Apeldoorn blijft van toepassing aan de noordzijde van de A1. Ook het markante zicht op de Veluwe, gezien vanuit oostelijke richting, blijft behouden. De bestaande beplanting, ook bij de geluidsschermen, blijft behouden, wordt teruggeplant of versterkt bij de verbreding van de taluds. Het landschappelijk zeer waardevolle contrast tussen de gesloten groene uitstraling van Apeldoorn en de karakteristieke openheid van het gebied ten zuiden blijft gehandhaafd. Ten zuiden van Apeldoorn blijft het talud van de A1 onbeplant met zicht op de omgeving. De kruising met het Apeldoorns kanaal wordt versterkt door het deels verwijderen en opkronen van beplanting aan de noordzijde. Er zijn plannen om de markante laanbeplanting langs het kanaal gefaseerd opnieuw in te planten.

Polderweg

Het vanwege de verbreding van de A1 te verlengen viaduct van de Polderweg zorgt voor de herinrichting van het gebied rondom de Polderweg. De parkachtige inrichting met een wandelroute en fietsroute wordt aan de noordzijde teruggebracht. De busbaan wordt ingeplant. Aan de zuidzijde wordt de nieuwe kruising tussen de polderweg en Kuipersweg/Kuipersmaat gemarkeerd met 3 solitaire bomen.

Voor de vormgeving van het viaduct zijn specifieke vormgevingseisen opgenomen in het EPvE.

Deventer

Bij Deventer worden de stad, Schipbeek en A1 op een aantal plekken ruimtelijk aan elkaar verbonden. Aan de noordzijde door het creëren van kijkdozen/zichtvenster op de Schipbeek, op enkele markante gebouwen in het

werklandschap en op de herinrichting van de aansluiting Deventer.

De bestaande markante ruimtelijke overgang tussen Deventer en het panorama op de IJsselvallei blijft na de wegverbreding bestaan. Bestaande beplanting wordt teruggebracht en wordt verder aangevuld door aan de noordzijde een extra bosblok te plaatsten, waarmee de 'poortwerking' naar de IJsselvallei wordt versterkt. Voor de inrichting van de zuidzijde is het streven om tussen de A1 en het bedrijventerrein in de waterbergingszone (= gebiedsopgave) een coulissenlandschap te creëren. De planvorming hiervoor is echter nog niet uitgekristalliseerd. De ruimte om in bermzone van de A1, grenzend aan de waterbergingszone, boomgroepen aan te brengen is beperkt. De gehele zuidelijke bermzone is daarom nu gereserveerd voor het planten van boomgroepen. Bij de daadwerkelijke uitvoering van de wegverbreding dient na overleg met de gemeente de exacte locatie voor deze boomgroepen te worden bepaald.

Bij Deventer is de waterbergingsopgave gekoppeld aan de Schipbeek (de noordzijde), de aansluiting Deventer en bij de Dortherbeek (droge waterbergingen). Bij de beide beken zal door verlaging van het maaiveld een rietlandschap met enkele opgaande boomgroepen ontstaan.

Aansluiting Deventer

De aansluiting Deventer transformeert naar een stadsentree. De N348 krijgt gestrooide laanbeplanting en daardoor een formeel karakter als entree van Deventer (onderdeel van de gebiedsopgave). De noordelijke lus krijgt een parkachtig inrichting (de carpoolplaats verdwijnt), waarbij de voet van de windmolen wordt ingepakt in een bosblok met voornamelijk struikvormers (deels gebiedsopgave). Uitgangspunt is om zoveel mogelijk bestaande beplanting te handhaven. De zuidelijke lus wordt deels verlaagd voor een piek berging, waarbij ook een deel van de bestaande eikenbeplanting zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

De Schipbeek krijgt, mede door de waterberging, rietzones waardoor vanaf de A1 op een aantal plekken doorzichten ontstaan op enkele markante gebouwen in het Deventer werklandschap.

Nabij de aansluiting Deventer zal langs de Deventerweg (N348) een 'zichtwal' voor bewoners worden aangebracht. Deze zichtwal wordt beplant met eiken en bloemrijk grasland.

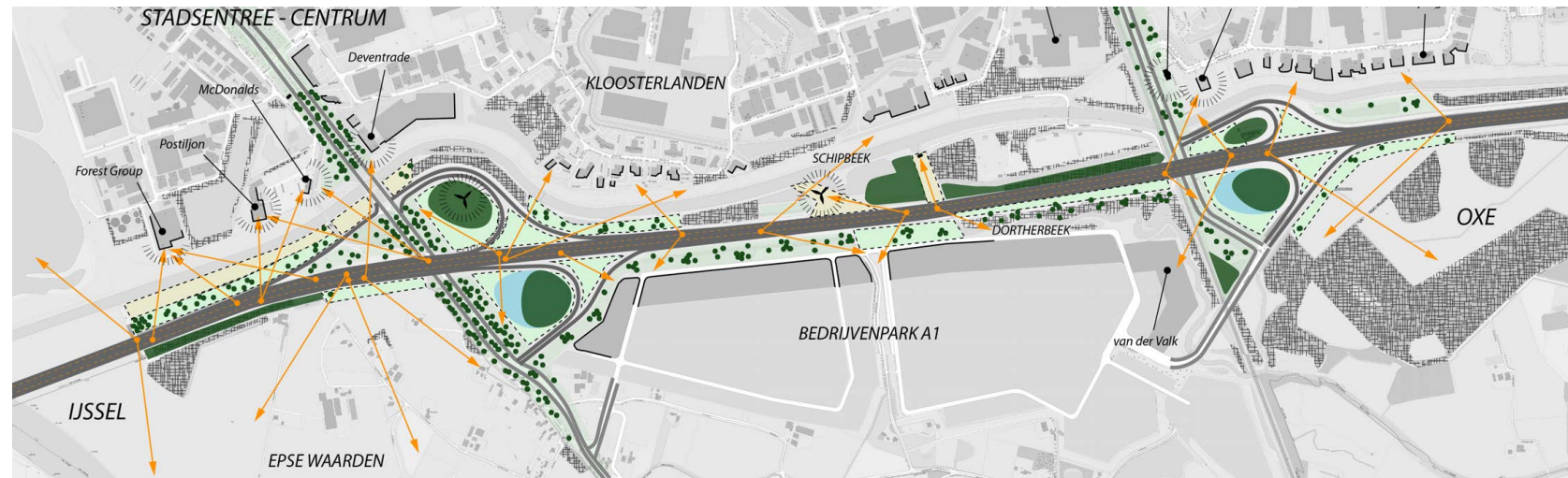
Enter

De voorzijde van het bedrijventerrein bij Enter kan, met als uitgangspunt de landschappelijke opbouw van de Zuideresch, transformeren naar een streekeigen 'dorps' front van Enter. Bij deze transformatie dienen ook de geluidsschermen ter hoogte van de Goorseweg betrokken te worden om een samenhangend beeld naar de A1 te creëren.

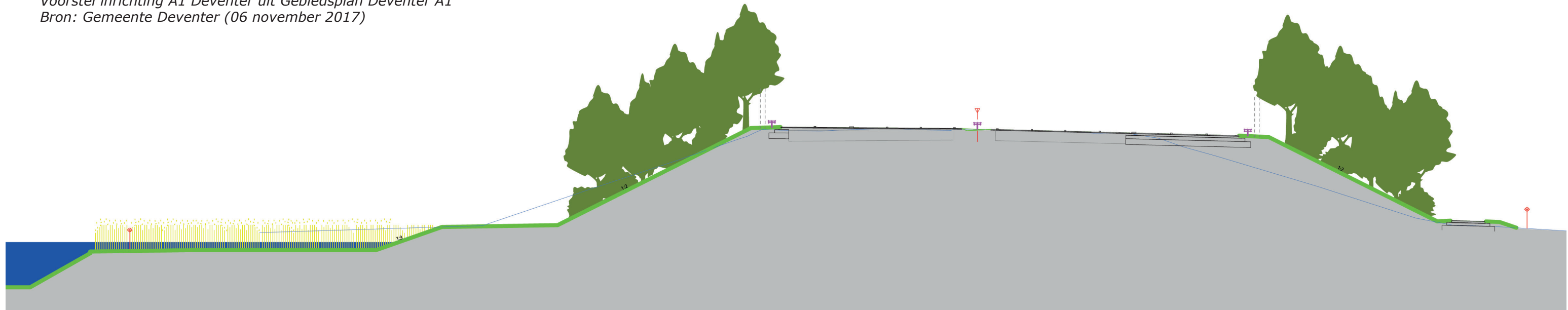
De karakteristieke radiale boomgroepen (voornamelijk eiken) van de Zuideresch komen terug in het beplantingsbeeld van het front van het bedrijventerrein. Er ontstaan hierdoor doorzichten op het bedrijventerrein. De bestaande geluidsschermen worden beplant (zie 5.5) ter hoogte van het viaduct Goorseweg. Tevens wordt voorgesteld (buiten scope TB) om de bestaande waterpartij uit te breiden met zachte land-waterovergangen voor het bedrijventerrein om het front een meer landelijke uitstraling te geven (gebiedsopgave).

5.6 STEDEN EN STADSMARKERINGEN

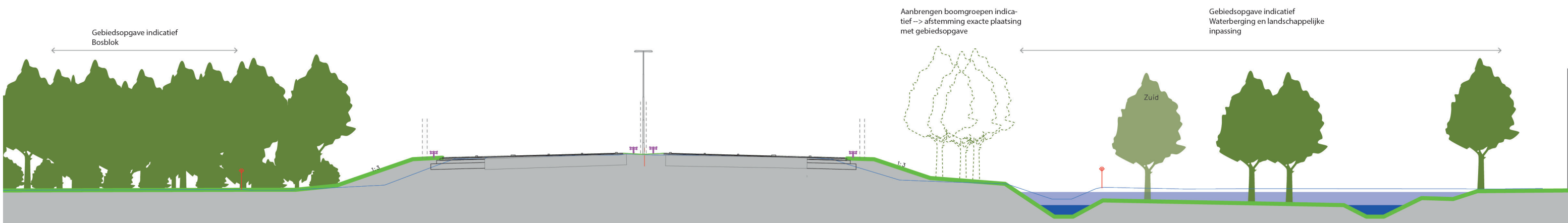
Deventer



Voorstel inrichting A1 Deventer uit Gebiedsplan Deventer A1
Bron: Gemeente Deventer (06 november 2017)



Profiel Deventer- verhoogde ligging bij IJsselbrug en Schipbeek



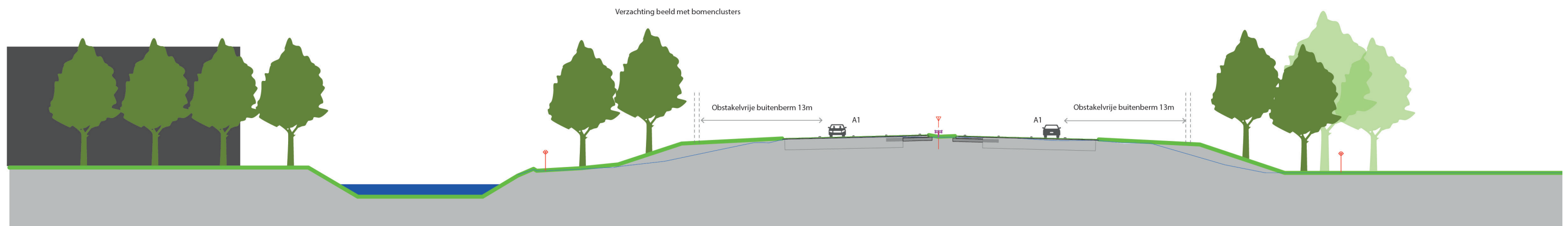
Profiel Deventer bij bedrijvenpark A1

5.6 STEDEN EN STADSMARKERINGEN

Enter



Principe tekening Enter, Concept gebiedsplan A1 zone Twente, oktober 2017



Profiel Enter