

A1

Apeldoorn-Azelo

LANDSCHAPSPLAN

LANDSCHAPSPLAN VOOR DE VERBREDING EN INPASSING VAN DE A1 APELDOORN-KNOOPPUNT AZELO TBV (O)TB RHDHV/INFRAM



COLOFON



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
RWS Oost-Nederland
Eusebiusbuitensingel 66

ADRES 6828 HZ Arnhem
TELEFOON 088-797 49 00
FAX 088 - 797 49 04

INTERNET www.rijkswaterstaat.nl



Amersfoortse weg 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

26 mei 2017
Versie 3.0 Definitief
BD2624-WP-7.3.2 N001-D01 LSP

Infram
Maaïke Rimmelzwaan
Flore Bijker
Geert de Vries

RHDHV
Michiel Brink
Jan-Willem van Veen

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 Bepanting 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 Bepantingsassortiment 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 kijkdoo-principe' 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 Ontwerp Tracé Besluit (OTB) 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 OTB/MER fase ontwikkelde ontwerp. De inrichtingsmaatregelen uit het landschapsplan zijn opgenomen in de besluittekst van het OTB. Het landschapsplan is als bijlage toegevoegd. Het wegontwerp dat onder de plankaarten van het OTB 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 deeltuitwerkingen. 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



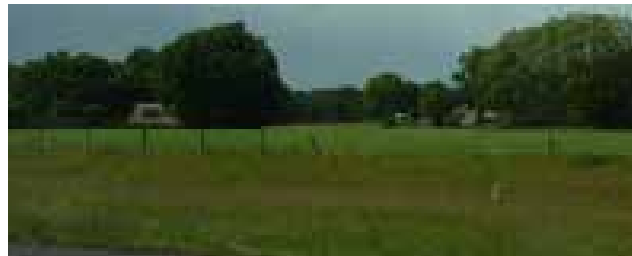
De A1 ter hoogte van Apeldoorn / Beekbergen



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

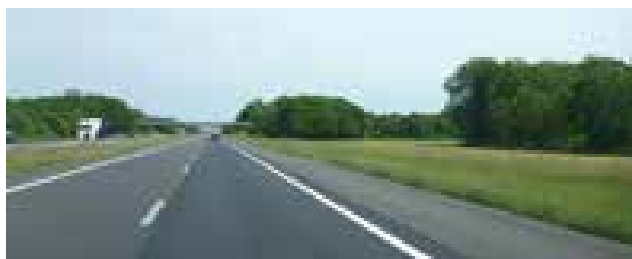
insnijdingen in de Sallandse Heuvelrug gaat de A1 weer over in hoogteligging op een kunstmatig talud dat doorloopt tot ten oosten van Enter.

Twente

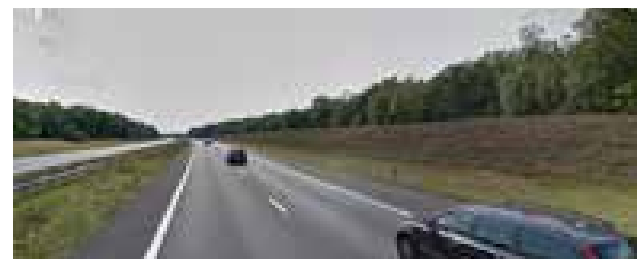
Na een korte maaiveldligging gaat de weg hoog gelegen over het Zijkanaal van het Twentekanaal om vervolgens te dalen naar het Twense landschap ter hoogte van de landgoederenzone Twickel. In dit deel van het traject is de weg bij de kruising van beken als de Regge en de Twickelervaart niet verhoogd ten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



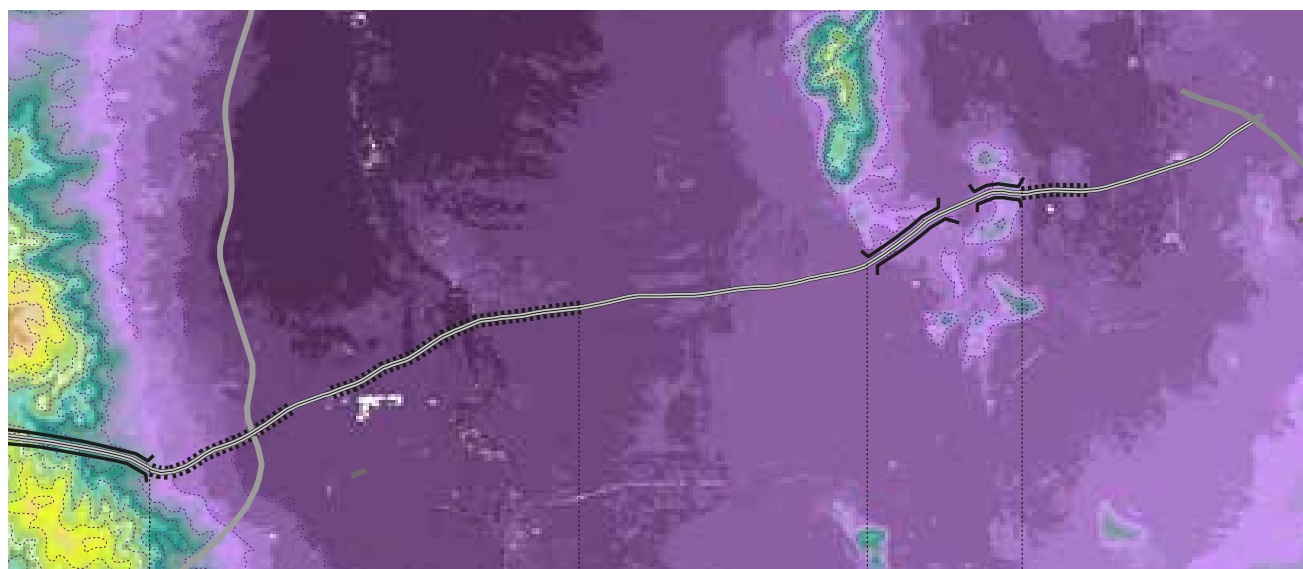
Ligging verhoogd, bijvoorbeeld bij Apeldoorn en Enter



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



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



VELUWE
INSNIJDING

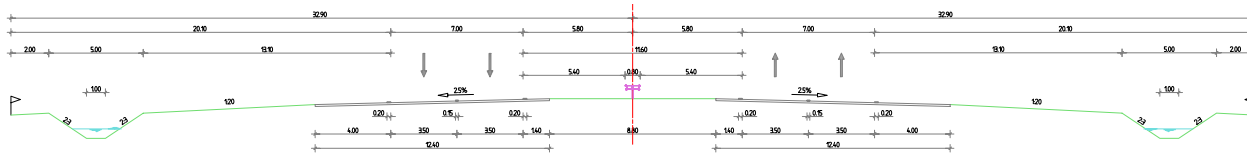
IJSSEL IN IJSSELVALLEI
OPHOGING

TWENTE
MAAIVELD

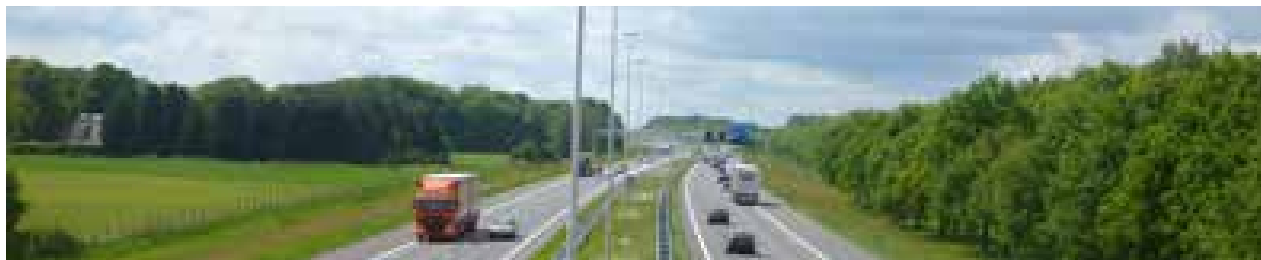
SALLANDSE HEUVELRUG
INSNIJDING

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 Oxersteeg 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 Oxersteeg 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 landschapstructuren door en is de aanplant gelijk aan die van het aanliggende landschap.

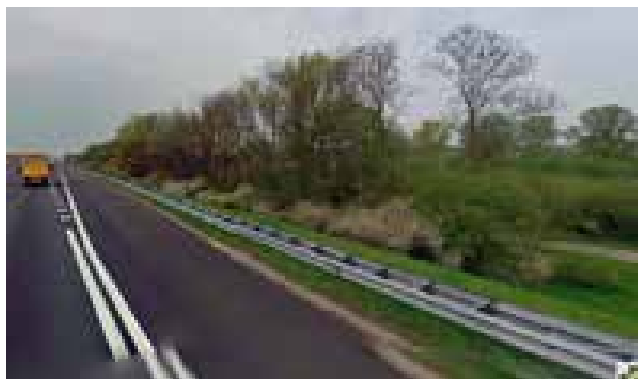
In de loop der tijd zijn er op diverse plekken ook parallel aan de snelweg boomrijen aangeplant. Dit is niet conform het originele ontwerp en doet afbreuk aan de beoogde ruimtelijke kwaliteit. De A1 heeft in het oostelijk deel vrijwel overal brede zijbermen, behalve daar waar de weg in ophoging ligt.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

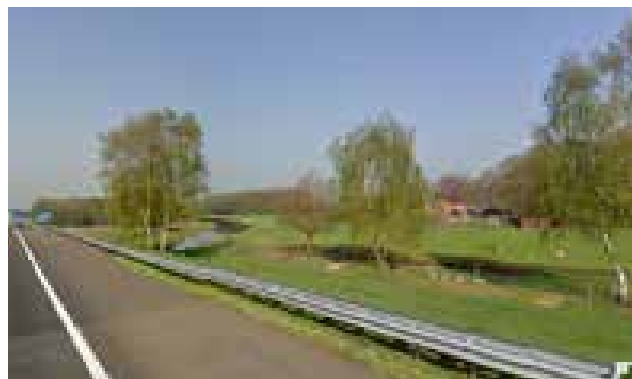
De middenberm is niet alleen om esthetische redenen zo breed gedimensioneerd. Met de huidige maatvoering werd vooruitgelopen op een eventuele toekomstige wegverbreding. De benodigde grondverbetering is hiervoor al aangebracht en ter hoogte van de kruisende viaducten is een overmaat in het ruimteprofiel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



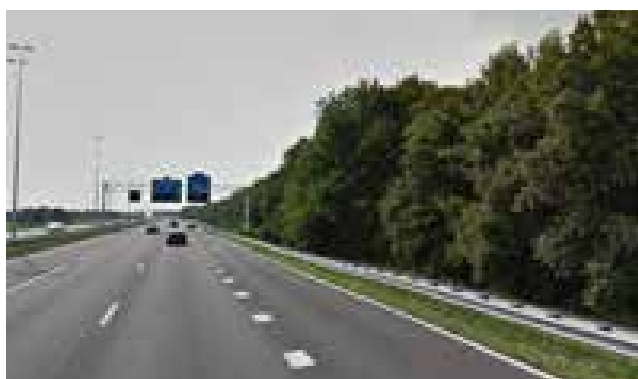
Populieren groepen bij aanloop naar IJsselbrug



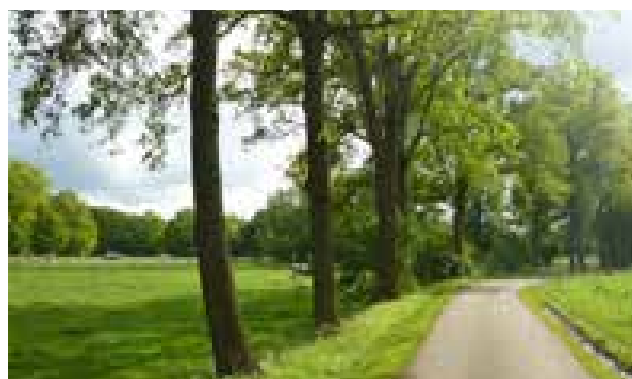
Heidebeplanting bij de Borkeld / Rijssen



Nieuwe aanplant in kunstmatig circelpatroon



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 volgend

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
- beplantingsgroepen 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 volgend

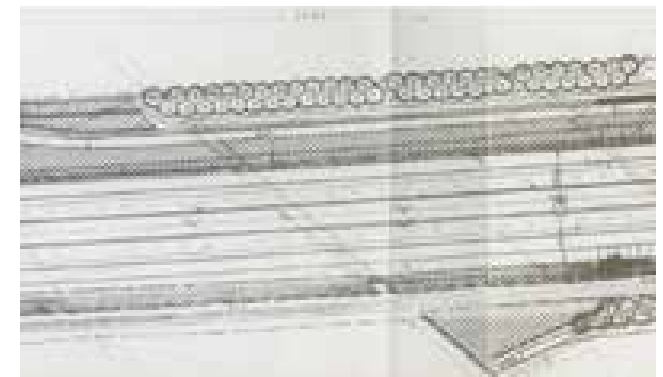
Twente

- 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 afschermdende 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 verstrend 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 Posterak met portaal en bijbehorende 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 Posterak 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



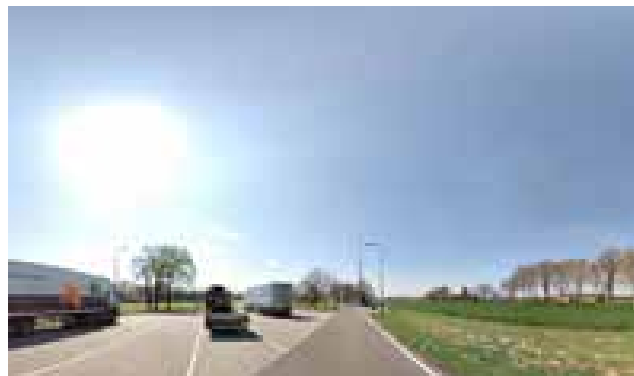
De rustplaats lijkt vanaf de snelweg gezien, onderdeel van het landschap te zijn



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

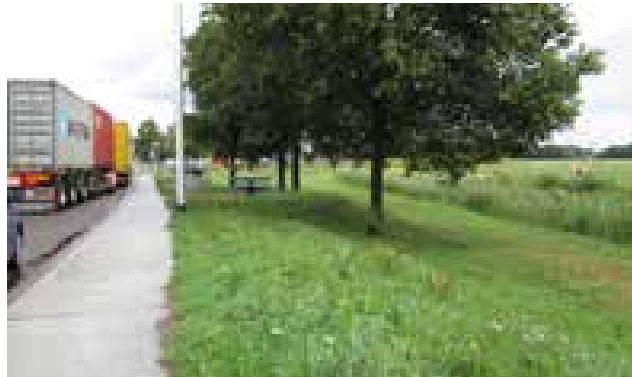
1.7 VERZORGINGSPLAATSEN



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.

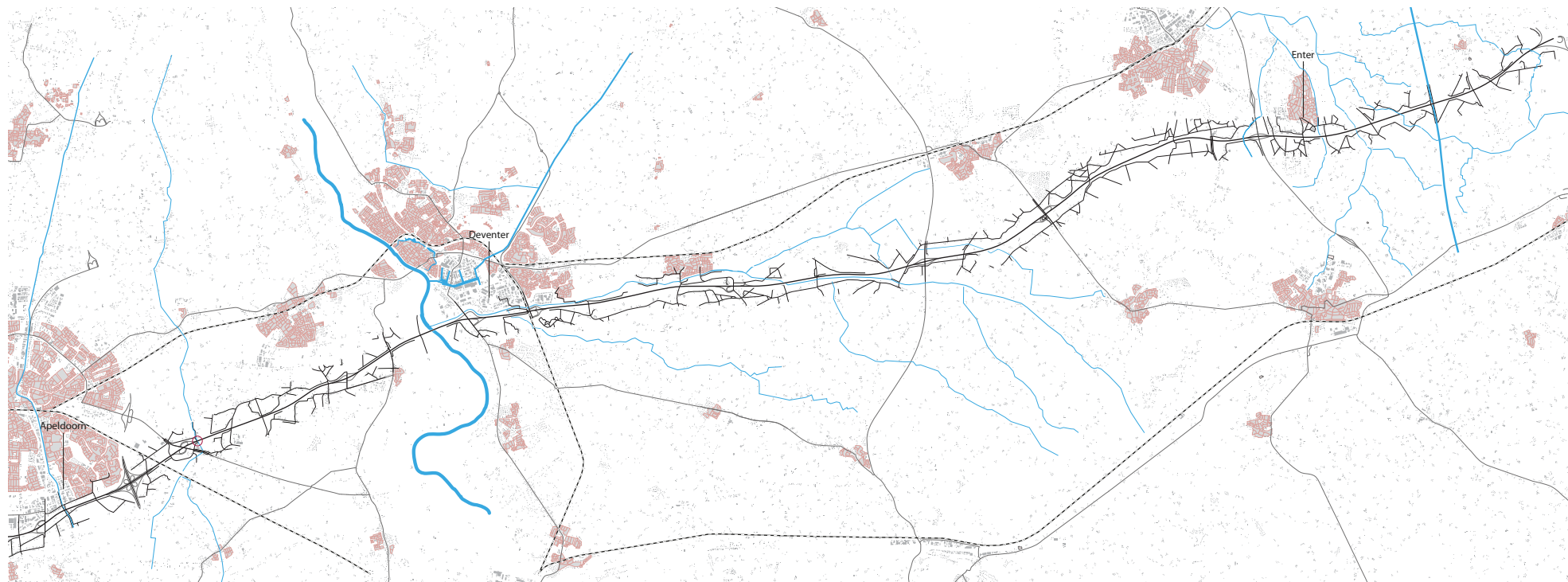


Opstelling vrachtauto's langs buitenzijde neemt oriëntatie op het landschap weg en frustreert prettig verblijf



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

1.8 AANSLUITINGEN



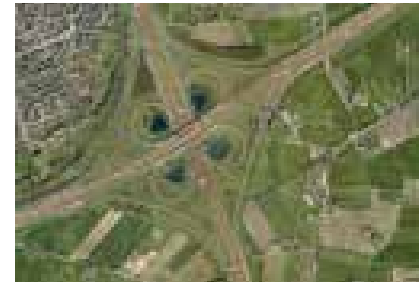
Overzicht ligging van aansluitingen en knooppunten

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.



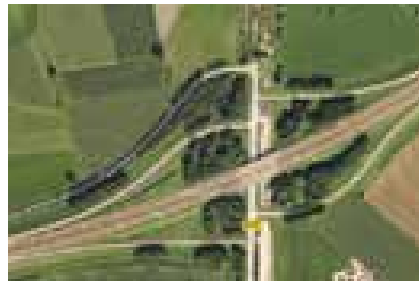
Aansluiting 20 Apeldoorn-Zuid



Knooppunt Beekbergen



Aansluiting 21 Voorst



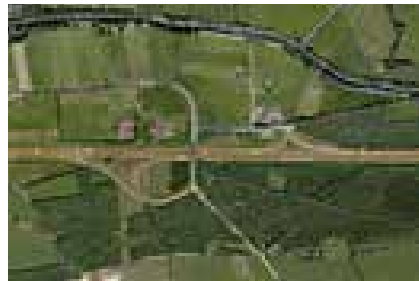
Aansluiting 22 Twello



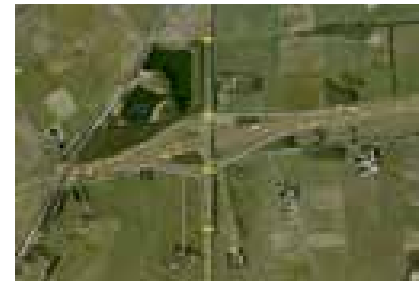
Aansluiting 23 Deventer



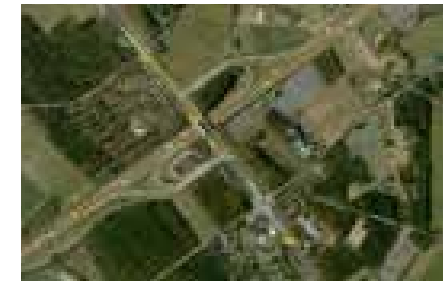
Aansluiting 24 Deventer-Oost



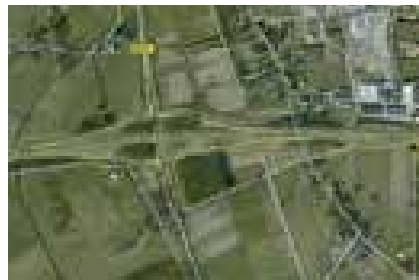
Aansluiting 25 Bathmen



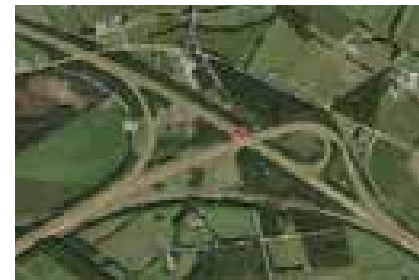
Aansluiting 26 Lochem



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 Twentekaal – 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 berm en 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 landgoederzone 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 (potentiele) 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.

● **Insijding 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 Voort 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 compensatie 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 geluidsbepalende 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 royale 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

Verbreding 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

Verbreding 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 plaatsingen 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.

OMGEVINGSPROJECTEN

3

3 Omgevingsprojecten



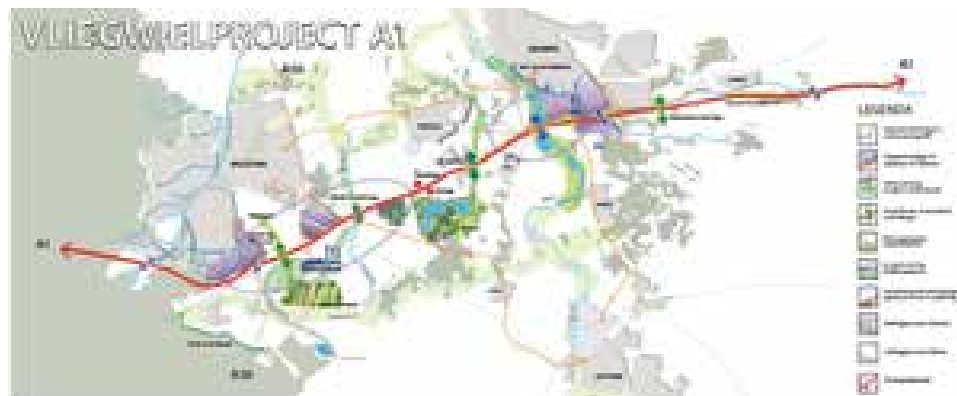
Gebiedsvisie Beekbergse Broek. Bron: gemeente Apeldoorn



Schets aansluitingen onderliggend wegennet t.h.v. Polderweg (gewenst viaduct). Bron: gemeente Apeldoorn



Plan Fliert, bron: gemeente Voorst



Cleantechregio: Actieprogramma
Cleantechicoon A1 (Stedendriehoek)

3 Omgevingsprojecten



Gebiedsplan Deventer
Bron: Abe Veenstra Landschapsarchitect



Voorstel streekoduct Oxersteeg
Bron: Gebiedsplan Deventer, Abe Veenstra Landschapsarchitect



Plan Regge, bron www.vechtstromen.nl

Voor de A1 als landschappelijke route is zowel het beeld vanaf de weg op de omgeving als van de omgeving op de weg van groot belang. Als onderdeel van de uitwerking van de verbreding van de A1 Apeldoorn Azelo is voor het Overijsselse deel een omgevingsproces ingericht, van waaruit wensen uit de omgeving in het project kunnen worden afgestemd of meegenomen in het project.

Tegelijkertijd zijn een aantal projecten, die in de omgeving spelen ook relevant voor het beeld vanaf de snelweg. Het gaat daarbij om projecten waarvan de ingreep de A1 kruist of direct aan de A1 grenst. In de inrichtingsmaatregelen die binnen de (O)TB grenzen en/of eigendomsgrenzen in kader van het project A1 Apeldoorn-Azelo uitgevoerd worden, is hier rekening mee gehouden.

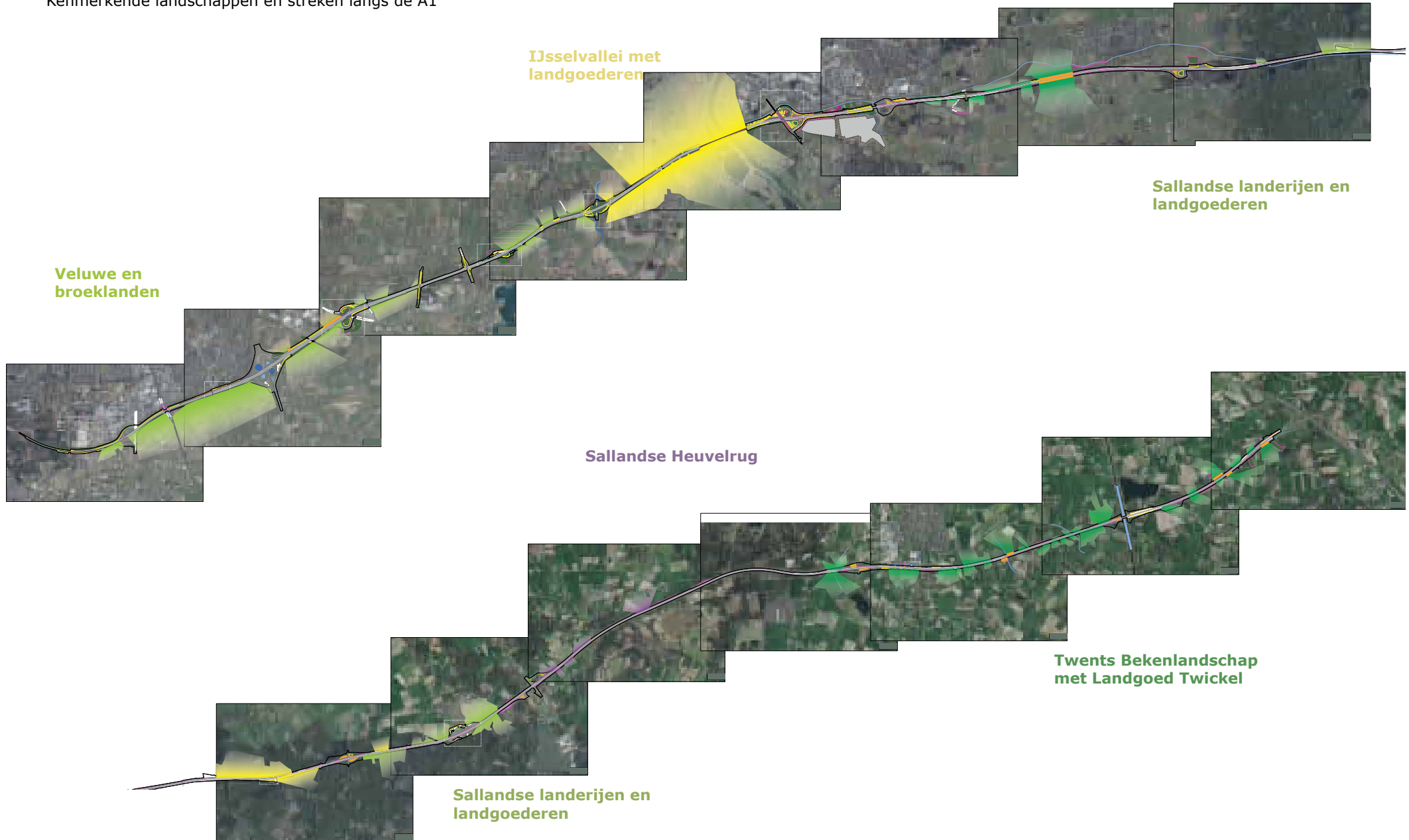
Op deze twee pagina's is een selectie opgenomen van de meest relevante en actuele projecten die direct in de omgeving van de A1 spelen en de komende tijd verder uitgewerkt worden door provincies en gemeenten. Verder speelt o.a. de aanpak van de Grote Wetering en is de A1 een pilot in het kader van Verduurzaming MIRT.

VISIE
EN RICHTINGGEVENDE
PRINCIPES LANDSCHAP

4

4 VISIE

Kenmerkende landschappen en streken langs de A1



Deze visie voor het landschapsplan is een actualisatie en aanscherping van 'het wegbeeld' uit de inpassingsvisie. De kern van de visie voor het landschapsplan A1 is om, op basis van de kernkwaliteiten en potentiële kwaliteiten, de 'parkway kenmerken' te handhaven en het overwegend landschappelijk karakter van dit A1 traject door te ontwikkelen en te versterken. De volgende ruimtelijke uitgangspunten zijn hierbij richtinggevend:

Handhaven en ontwikkelen van de **bijzondere trasering**, bestaande uit het **meanderende tracé**, de specifieke **hoogteligging** (bij insnijding, ophoging en maaiveldligging) en het **ruime, continue en obstakelvrije dwarsprofiel**. Hierbij is het van belang de royale obstakelvrije buitenbermen met streekspecifieke vegetatie en groene middenbermen ten oosten van Deventer zoveel mogelijk te handhaven.

De A1 ligt **autonoom** in het landschap en heeft een **landschappelijk en groen karakter**. De aanwezigheid van **wegmeubilair** dient daarom tot een **minimum** beperkt te blijven zodat **optimaal zicht op de omgeving mogelijk is** en vanuit de omgeving de weg zo min mogelijk opvalt.

Dat houdt concreet in dat de inrichting van de bermen, en dan met name de buitenbermen obstakelvrij dienen te blijven. Minimaal gebruik van geleiderails is gewenst. Hetzelfde geldt voor de aanwezigheid van verkeerssignalering, verlichting en portalen.

Bij de inrichting van de weg de **karakteristieke omgevingskenmerken versterken** door aanpassing van de groenstructuur direct aan de weg en in het aangrenzende landschap. Het doel hierbij is om de oriëntatie op en langs de weg te versterken door de deels verborgen kruisende landschapsstructuren en streekspecifieke elementen (weer) prominent zichtbaar te maken.

Het zicht op de omgeving kan met behulp van het 'kijkdoos' principe uitgewerkt worden. Oude kijkvensters en panorama's worden hersteld en nieuwe vensters worden ontwikkeld. Noodzakelijke groencompensatie kan benut worden om de 'kijkdoos effecten' vanaf de A1 of de structuur van het direct aangrenzende landschap te versterken.

De A1 als functionele en ecologische barrière verder verminderen door **bestaande ecologische en recreatieve structuren dwars op de weg in kwaliteit te verbeteren**. En daar waar wettelijk noodzakelijk of mogelijk plaatselijk nieuwe te ontwikkelen. Dit speelt bijvoorbeeld bij beekkruisingen, waarbij tevens met behulp van het 'kijkdoos' principe het zicht vanaf de weg op de specifieke dwarsverbinding wordt versterkt.

Eventuele nieuwe of te herstructureren **geluidswerende voorzieningen ondersteunen het idee van de 'parkway'**. Dit betekent dat geluidswerende voorzieningen 'groen' worden uitgevoerd, dat wil zeggen met grondwallen, of bij ruimtegebrek met schermen ingeplant met inheemse beplanting.

Bij de capaciteitsvergroting van de **verzorgingsplaatsen de verblijfskwaliteit verbeteren** en de **overlast voor de omgeving verminderen**. Het concept 'verzorgingsplaats' kan daarbij worden verbreed tot een duurzaam service- en uitwisselpunt in en georiënteerd op de omliggende streek.

Als zich kansen voordoen in samenwerking met de exploitanten inspelen op lokaal cultureel landschappelijke karakteristieken, op duurzame voedselstromen en op kansen om tot energie neutrale oplossingen te komen.

De **aansluitingen** zijn ruimtelijk verwant aan elkaar en volgens **vaste principes ontworpen**; een open buitenlus en beplanting in de binnenlus. Bij de **landelijk** gelegen **aansluiting** blijven de **oorspronkelijk ruimtelijke**

ideeën ontwerpuitgangspunt. De meer **stedelijk gelegen aansluitingen** krijgen, in samenwerking met lokale partijen, **een eigen identiteit**. Zo krijgen de steden een herkenbaar en karakteristiek 'adres' aan de A1 met een betere oriëntatie op het omringende (streek) landschap en wordt het 'waar ben ik?' gevoel voorkomen.

In de duurzaamheidsvisie voor de A1, onderdeel van de inpassingsvisie A1 uit 2015, zijn een aantal mogelijke opgaven, initiatieven, programma's en projecten benoemd die een bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van de ambities voor duurzaamheid. Daarnaast is de A1 een pilot in het kader van Verduurzaming MIRT. Er worden meekoppelkansen uitgewerkt en kennis over het meenemen van duurzaamheid in een aanlegproject gedeeld. Daarbij wordt onder andere gekeken naar zonne-energie op/nabij de A1 en groen-blauwe verbindingen. Kijk voor toepassing van energiemaatregelen naar ruimte in knooppunten en aansluitingen of sluit aan op specifieke gebiedsopgave in de Cleantech Regio zoals bij Attero en Beekbergse broek en/of aangrenzende landschappelijke structuren. Streef naar bovengemeentelijke afstemming om samenhang te borgen bij verspreide ontwikkelingen. Lijnvormige opstellingen van energiemaatregelen langs of in de bermen van de A1 (zoals bijvoorbeeld zonnepanelen en hoge windmolens) doen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en recreatieve kwaliteiten (kijkdozen) en het parkway karakter (landschappelijk en groen karakter) van de A1. En vanuit de omgeving valt de weg juist extra op met dergelijke maatregelen.

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 richtinggevende 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 richtinggevende 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 Richtinggevende 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 Richtinggevende ontwerpprincipes voor Hoogteligging

De hoogteligging van de A1 draagt bij aan het karakter 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 Richtinggevende 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 Richtinggevende ontwerpprincipes voor de inpassing

- *beplanting en groenelementen*

Het landschap langs de A1 wordt nu semi optimaal

4 RICHTINGGEVENDE PRINCIPES LANDSCHAP

geëtaleerd aan de weggebruiker: het beeld van het landschap wisselt globaal elke 5-10 minuten en de 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 berm en 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 geplaatst.
- 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 geluidswerende 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 stadfront 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).