

A1-VERBREDING

Deventer-Twente (Azelo) wordt driebaans.

commentaar

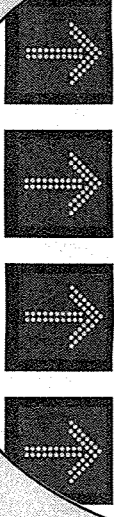
Net compromis

Er wordt al lang over gepraat maar rijksoverheid en oostelijke overheden lijken elkaar te hebben gevonden op het gebied van ruimte en infrastructuur. De A1 moet worden verbreed, maar de natuur moet zoveel mogelijk intact blijven. Het is geen revolutionaire opvatting, maar het geeft wel aan dat de ambitie op in Den Haag, de provinciale bestuurders in Gelderland en Overijssel en de Regio's Stedendriehoek en Twente zorgvuldig te werk zijn gegaan. Die zorgvuldigheid is terecht.

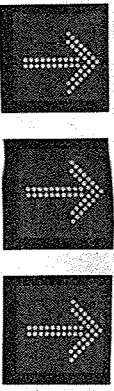
Twente is een transportregio. De vervoersector is gebaat bij meer asfalt. Bovendien is de A1 de slagader naar Duitsland, kortom genoeg redenen om de auto- en transportlobby ongeclausuleerd tegemoet te treden, zou je zeggen. Nee dus. Het karakter van Twente mag nooit verloren gaan. Verloochening van de natuurlijke pracht is verloochening van de identiteit. Er is een andere reden om voorzichtig te zijn met grote infrastructuur werken aan de A1. Weliswaar begint het verkeer toen oosten van Apeldoorn wat congestieverschijnselen te vertonen, het is niets vergeleken met de files die dagelijks de Randstad teisteren.

Er is nu een akkoord voor verbreding naar vier rijbanen tussen Apeldoorn en Deventer-Oost en naar drie tussen Deventer-Oost en knooppunt Azelo. Dat kost 450 miljoen euro, relatief weinig maar veel in het licht van een bezuinigingspakket ter grootte van 18 miljard. Is het A1-akkoord daarom verwerpelijk? Allerm minst. De autoriteiten hebben getracht recht te doen aan ieders verlangens, bijvoorbeeld door de bestaande snelweg slechts licht te verbreden en door de omgeving van de A1 niet vol te bouwen. In een tijd dat besluiten pas ferm worden gevonden als mensen worden uitgedaagd, is het consensusmodel rond de A1 fatsoenlijk en acceptabel.

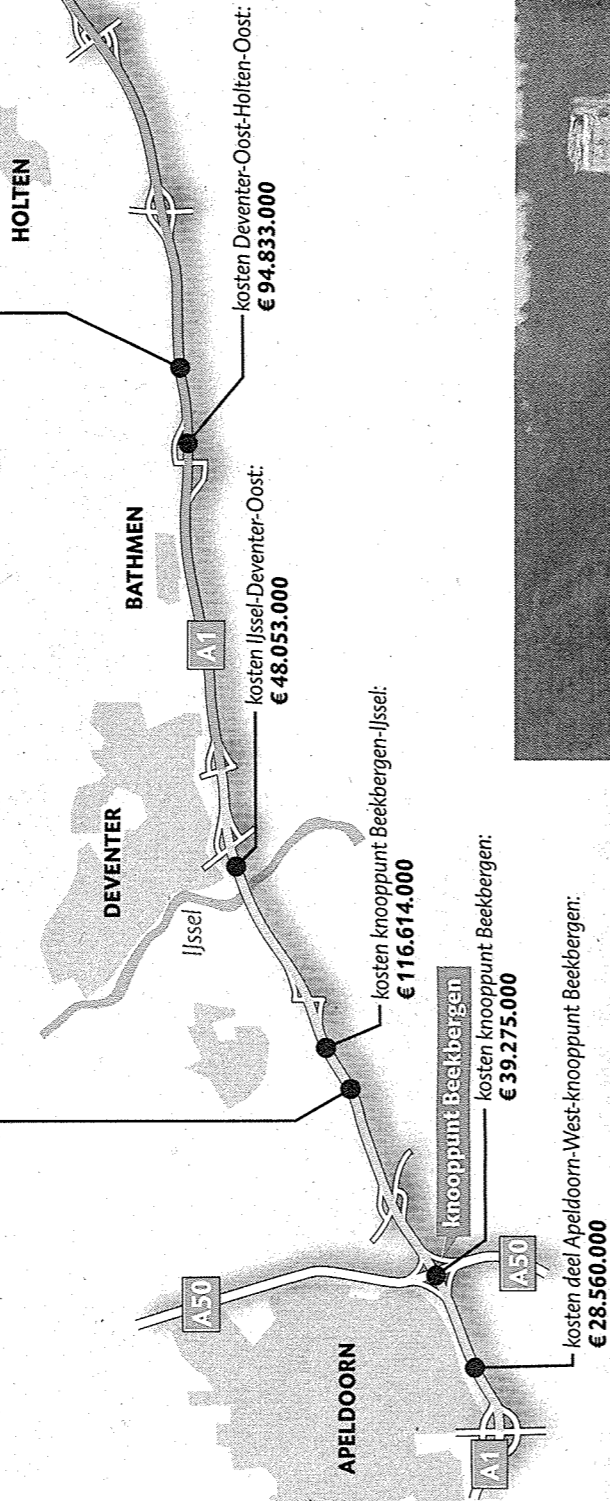
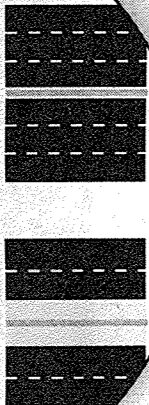
Reageren? hoofdfredactie@tctubantia.nl



Van het oostelijk deel van de A1 vormt het gedeelte tussen Apeldoorn en Deventer het grootste verkeersprobleem.
De 3 x 3 rijstroken die er nu liggen worden verbreed naar 2 x 4 rijstroken, vanaf de afslag Apeldoorn-Zuid tot de afslag Deventer-Oost.



2 x 3 rijstroken vanaf de afslag Deventer-Oost tot aan knooppunt Azelo
groene middenberm wordt ongeofeerd om 2 x 3 rijstroken mogelijk te maken zonder dat het veel extra ruimte kost.
nieuw:

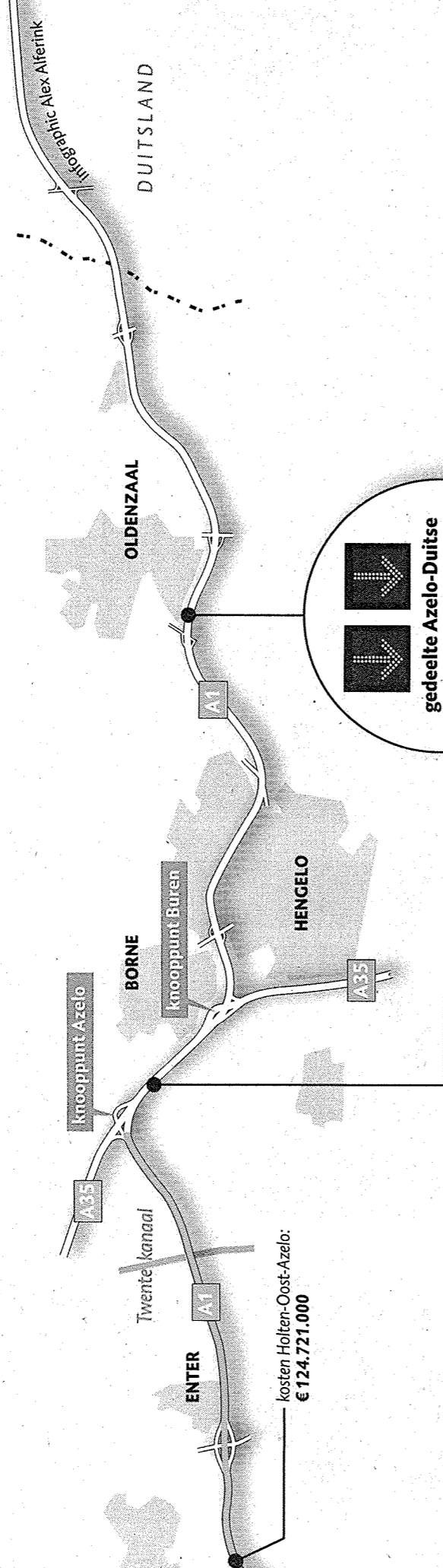


Aanpassing A1 in samenhang tot breder Twentekanaal en spoorlijn naar Berlijn aanpakken.

450

miljoen euro is de raming voor A1-verbreding Apeldoorn-Azelo

Rijk, provincies en gemeenten willen landschappelijke kwaliteit langs autoweg behouden.



gedeelte Azelo-Duitse grens nog niet onderzocht, omdat vooralsnog onvoldoende aanleiding is om te verbreden.

Ambitie rond A1 is meer dan alleen asfalt

De plannen met de A1 reiken veel verder dan vele honderden miljoenen euro's voor meer asfalt tussen Apeldoorn en Azelo. „Het is een samenhangende aanpak op tal van terreinen voor een omvangrijk gebied”, aldus gedeputeerde Job Klaassen van de provincie Overijssel.

door Teun Staal en Jan Bengevoord

DEVENTER - De twee rapporten hebben de omvang van twee flinke telefoonboeken. De toekomstvisie rond de zogeheten A1-zone behelst dan ook aanzienlijk meer dan tientallen kilometers meer asfalt voor een weg die met de dag meer dichtsluibt.

„Het is een totaalconcept voor de komende twintig jaar”, zegt Job Klaassen, provinciebestuurder en voorzitter van de stuurgroep A1-zone. „Waarin we niet alleen hebben gekeken naar mobiliteit en infrastructuur, maar ook naar de versterking van de economie en de kwaliteit van het landschap rond de A1, het milieu en de waterhuishouding. We hebben het dan over een gebied van Apeldoorn tot de Duitse grens, een streep van zo'n achthonderd vierkante kilometer.”

Het doel is om te komen tot verbreding van de rijksweg naar twee keer vier rijstroken tussen Apeldoorn en Deventer-Oost en twee keer drie stroken tussen Deventer-Oost en het knooppunt Azelo. Op dat laatste traject kan worden volstaan met het asfalteren van de nu nog brede groene middenberm. „Die middenberm biedt voldoende ruimte voor de verbreding. Bij de aanleg van de A1 is op dit gedeelte desijds al rekening gehouden met de optie dat de weg in de toekomst

zou worden verbreed”, aldus Klaassen. De huidige situatie tussen Azelo en de Duitse grens - twee keer twee rijstroken - blijft gehandhaafd. Hoewel ook op dit traject „knooppunten” worden gesignaleerd, wordt verbreding hier momenteel niet noodzakelijk geacht. Onderzoek naar nut en noodzaak van de aanpak Azelo-Duitse grens vindt in ieder geval niet plaats voor 2019.

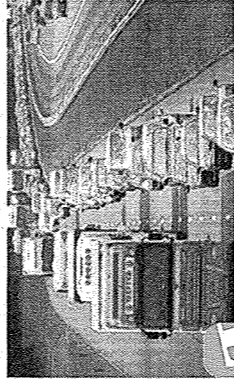
Aan de rijksweg wordt op „geconcentreerde plekken” bedrijventerreinen gepland. Zo is uitbreiding van bedrijvigheid aan de A1 voorzien bij Deventer en Wierden-Enter. Nieuwe kantoren en de eventuele bouw van scholen worden rond de stations gestuurd. Op de langere termijn zouden de verbindingen tussen de stationsomgevingen en de A1 moeten worden verbeterd. Deventer is pilootproject bij de realisatie van een zogeheten stadslas.

Hoewel de beleidsmakers bij de aanpak van de A1 en de nabije omgeving meer bedrijvigheid niet uit de weg gaan, zal de verdere economische ontwikkeling rond de rijksweg op een ruimtelijk verantwoordelijke wijze moeten plaatsvinden, zo benadrukten Klaassen en programmamanager A-1 Johan Vogelaar. „Wat we in ieder geval niet willen, is een situatie zoals aan de A12”, zei Klaassen. „Dat is toch te veel aan aansluitingen aan bouwblokken. We willen ten koste van alles voorkomen dat de zaak verrommelt, al is dat natuurlijk altijd een subjectief begrip.”

En misschien zijn de bestuurders van nu in die zin ook wel scherplichtig aan de aanpak. „Dat is politiek gezien van groot belang. Iedereen weet dat het oosten qua prioriteit niet bovenaan staat op de Haagse lijstjes. Als je dan met een ambitieus project komt, dan is de eerste vraag in Den Haag hoe het is gesteld met het draagvlak. Nou, dat zit wel goed.”



foto Christian van der Meij



Simuleer je eigen file

Hoe komt een file nou eigenlijk tot stand? Simuleer je eigen file met de simulator. Nieuwsgierig naar de geschiedenis van de A1? Of benieuwd naar de rapporten van deze gebiedsontwikkeling? Kijk op tctubantia.nl/A1

450 miljoen voor brede A1

De kosten voor de verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo worden geraamd op 450 miljoen euro. De keuze voor de verbreding (2x4 Apeldoorn-Deventer, 2x3 Deventer-Azelo) is goedkoper dan andere varianten. Zo kost het alternatief van een nieuwe brug en autoweg over de IJssel bijna een miljard euro en het alternatief met een parallelweg voor regionaal verkeer een slordige 770 miljoen euro.

Rijk, provincies en gemeenten willen de A1 in samenhang aanpakken met een verdiept Twentekanaal en een verbetering van de spoorlijn naar Berlijn. De aanpak van het Twentekanaal wordt daarbij geraamd op 184 miljoen, terwijl voor aanpassing van de spoorlijn voor zowel goederenverkeer als snel personenvervoer nog geen raming is gemaakt. Wel gaat het Centraal Station Twente met zaken centrum Hart van Zuid (Hengelo) 871 miljoen kosten.

De uitvoering van de A1-verbreding staat gepland vanaf 2020, met 2030 als jaar van gereedmaking. In 2018 zou onderzoek moeten worden of ook verbreding van het A1-tracé Azelo-Duitse grens noodzakelijk is. Met de spoorlijn Deventer-Hengelo-Berlijn en verdieping van het Twentekanaal zou al in 2013 moeten worden begonnen.