

NOTA "BOUWHOOGTEN IN IJsselSTEIN".

Inhoud:

1.	Inleiding en achtergrond	3
2.	Waarom hoogbouw?	5
3.	Hoogbouw: meetbaar en gevoelsmatig	7
3.1	hoogbouw meetbaar	7
3.2	hoogbouw gevoelsmatig	7
3.3	hoogbouw in de context van IJsselstein	7
4.	Hoogbouwvisies elders in Nederland	7
5.	Huidige bouwhoogten in IJsselstein en hoogbouw-initiatieven	11
6.	De uitgangspunten van de visie	13
7.	Uitwerking uitgangspunten	15
7.1	de stad en zijn karakter	17
7.2	de stad en het landschap	17
7.3	de locatie	19
8.	Visie (beleidskaart)	21
9.	Uitwerkingen	25
9.1	Groene Balkon	25
9.2	IJsselzone	25
9.3	A2-zone	25
9.4	sportparken (Groenvliet en IJsseloevers)	27
9.5	GSM-masten	27
9.6	molenbiotoop	27
10.	Nadere eisen te stellen aan hoogbouw	27
11.	Uitbreiding en evaluatie van de visie	29

Afbeeldingen:

1.	verschillende principes hoogbouw	8
2.	"landelijke" en "stedelijke" invloed	16
3.	hoogteopbouw stadsgewest Utrecht	19
4.	zones en punten: beleidskaart	20
5.	uitwerkingsgebieden	24
6.	hoogteopbouw IJsselzone	25
7.	bebouwingsprincipe A2-zone	27

1. Inleiding en achtergrond.

In de Structuurvisie IJsselstein is de keus gemaakt om nieuwe ontwikkelingen met name binnen de bestaande stad te concentreren. Naast een belangrijke opgave in de binnenstad komen in toenemende mate ook bestaande locaties voor herontwikkeling in aanmerking. Hierbij valt te denken aan (voormalige) fabriekscomplexen, scholen en kerkgebouwen. In de nabije toekomst zullen naar verwachting ook grotere gebieden voor stedelijke vernieuwing in aanmerking gaan komen. In de Structuurvisie zijn daarnaast locaties aangewezen waar intensivering gewenst is. In vrijwel alle gevallen zijn hiervoor nieuwe stedenbouwkundige kaders nodig. De gewenste, danwel toe te stane bouwhoogten zijn daarbij een belangrijk onderwerp van discussie. De voorliggende visie op bouwhoogten beoogt een globaal kader te geven voor de bouwhoogten in de bebouwde kom van IJsselstein. De nadruk ligt hierbij op “hoog”bouw, waaronder verstaan wordt **meer dan vijf bouwlagen**.

Recent blijkt ook in IJsselstein dat nieuwe bouwinitiatieven inspelen op de herwaardering van hoogbouw die overal in Nederland zichtbaar is. Hoogbouw “mag weer”; niet in de vorm van de door velen verguisde galerijflats uit de jaren zestig, maar in de vorm van kwalitatief hoogwaardige kantoor- en appartementengebouwen.

Recent zijn hoogbouwinitiatieven in discussie gebracht op de locatie van het voormalige Stadskantoor (Zomerdijk/Planetenbaan), de (ver)nieuwbouw van verpleeghuis Ewoud en de vervanging van het garagebedrijf op de hoek Utrechtseweg/Beneluxweg. De verwachting is dat in de toekomst meer hoogbouwinitiatieven zullen worden ontwikkeld.

Deze initiatieven en hun mogelijke invloed op de stad en de directe omgeving, hebben de wenselijkheid van een visie op hoogbouw nog eens onderstreept. De voorliggende visie is een beleidsnota als uitwerking van de Structuurvisie.



Typisch IJsselstein...

Voor de volledigheid wordt hier nog opgemerkt dat deze beleidsnota zich niet richt op het landelijk gebied van IJsselstein. "Hoogbouw" in het buitengebied kan zich manifesteren in de vorm van windmolens, silo's, zendmasten enzovoorts. Het recente bestemmingsplan "landelijk gebied" geeft hiervoor voldoende waarborgen dat deze in relatie tot hun omgeving blijven.

2. Waarom hoogbouw?

Voordat de vraag beantwoord wordt naar het "waar" en "hoe hoog" van hoogbouw, dient eerst de zin van hoogbouw aan de orde komen. Waarom hoog bouwen? Hierop zijn vele antwoorden mogelijk. Antwoorden die ook, naargelang de tijd waarin ze gegeven worden, een verschillend gewicht in de schaal leggen. In de jaren na de Tweede Wereldoorlog was voor de Wederopbouw een snelle, industriële bouwwijze nodig. Bovendien wilden stadsplanners wijken realiseren waarin veel groen en ruimte was. Zo ontstonden de bekende "jaren-zestig hoogbouwwijken" die bij elke grotere Nederlandse stad aanwezig zijn. Veelal galerijflats met sociale woningbouw, die in de loop der jaren vaak een minder goede reputatie kregen. De problemen die dit in de veranderende maatschappij van veertig, vijftig jaar later oplevert zijn genoegzaam bekend. Vele galerijflats in buitenwijken uit die tijd sneuvelen inmiddels weer onder de slopershamer. Na een periode dat "hoogbouw" om die reden besmet was, is sinds een jaar of tien een duidelijke herwaardering zichtbaar- nu echter in de vorm van (veelal) luxe appartementen- of kantoortorens, op zowel centrale locaties als in buitenwijken. Argumenten die hierbij een rol spelen zijn comfort, veiligheid, uitzicht, en het bieden van een onderscheidende woonvorm.

Hoogbouw wordt tegenwoordig vooral door de vakwereld en bestuurders steeds vaker gezien als een *uiting van dynamiek*, van "stedelijkheid". Daarbij zijn nogal wat kanttekeningen te maken. Discussies over hoogbouw zijn altijd in belangrijke mate subjectief. De betekenis die, al dan niet bewust, aan hoogbouw wordt gegeven is bij de een uitgesproken enthousiasme, anderen hebben hier hun reserves. Tegelijk moet ook geconstateerd worden dat woningen in (goede) hoogbouw gewild zijn.

In stedenbouwkundig opzicht is de functie van hoogbouw de laatste decennia –naast een uiting van grondschaarste/prijzen- vooral gedefinieerd als het *markeren van plekken, lijnen of zones in de stad*. *Ruimtewinst* wordt vaak genoemd, maar is vooral in de grote steden een valide argument; substantiële winst wordt vooral daar geboekt waar werkelijk intensief, dubbel- en driedubbel grondgebruik kan plaatsvinden. De mobiliteitsfactor moet daarbij ook niet veronachtzaamd worden (benodigde, of juist niet toegestane parkeerruimte). Met weer als uiterste Rotterdam, waar men de laatste jaren een proces van (nog) verdere intensivering heeft ingezet: zelfs op overhoekjes en binnenterreinen weet men gebouwen van twintig, vijftientwintig etages te realiseren. Buiten dit soort intensief bebouwde binnensteden echter is de benodigde ruimte om hoogbouw heen zodanig dat van een echt substantiële ruimtewinst uiteindelijk nauwelijks sprake is.

De argumenten en waardering die in de IJsselsteinse situatie een rol spelen zullen natuurlijk andere zijn dan die in bijvoorbeeld Utrecht. Dit heeft ook te maken met de "verwachting" die men heeft over hoogbouw in een bepaald type stad of omgeving: in Bloemendaal zal een woontoren veel eerder als discutabel worden gezien dan in bijvoorbeeld grote delen van Utrecht; in een dergelijk stedelijke omgeving is het een bijna "natuurlijke" bouwvorm. Het blijkt, ook bij het onderwerp "hoogbouw", dat bewoners en omwonenden zich steeds nadrukkelijker laten horen. Het bereiken van maatschappelijk draagvlak is tegenwoordig dan ook een van de belangrijkste onderdelen van het proces om te komen tot de realisatie van hoogbouw.



IJsselstein in zijn ommeland

3. Hoogbouw: meetbaar en gevoelsmatig.

Er zijn verschillende wijzen om naar hoogbouw te kijken. Hoe kan het verschijnsel hoogbouw worden benaderd? Enerzijds zijn er de meetbare grootheden- hoogte, omvang, vorm enzovoorts. Daarnaast zijn er de veel moeilijker (en subjectiever) of gevoelsmatige aspecten. Hieronder wordt kort ingegaan op beide aspecten.

3.1 Hoogbouw meetbaar.

Hoogbouw kan worden beschreven in objectief meetbare termen. Willen we een gebouw wel, nadrukkelijk, of juist niet zien? En vanaf waar dan? "Hoogbouw" is in deze notitie voor IJsselstein gedefinieerd als "hoger dan vijf bouwlagen" (zie 3.3). Wanneer vanuit het stadssilhouet wordt geredeneerd blijkt dat bebouwing tot ca. 7, soms 8 lagen, redelijk "wegvalt" vanuit de verre omgeving bezien. Grote, uitgegroeide bomen bereiken deze hoogte namelijk ook vaak en nemen zo de hoogbouw op een natuurlijke wijze op in het stadsbeeld. De accenten blijven de kerktorens. Dichterbij gekomen kan een gebouw van dergelijke hoogte overigens best indrukwekkend aanwezig zijn (kijk bijvoorbeeld naar de torentjes langs de Baronieweg). Bebouwing die hoger dan deze 7 tot 8 bouwlagen is wordt ook duidelijk vanuit het ommeland zichtbaar (zie bijvoorbeeld de Poort van Nieuwegein), en gaat daarmee een nadrukkelijke rol spelen in het stadssilhouet. Dit stelt nog eens extra eisen aan plaatsing, verschijningsvorm, silhouet, beëindiging enzovoorts. Meetbare factoren aan hoogbouw betreffen verder onder andere de schaduwwerking op hun omgeving en de mogelijke windhinder.

3.2 Hoogbouw gevoelsmatig.

Er kan niet alleen vanuit een "meetbare" component naar hoogbouw worden gekeken. Het blijkt dat juist hoogbouw een bij uitstek gevoelsmatig aspect in zich heeft. De Rotterdamse "city" geeft Rotterdammers het gevoel dat hun stad dynamisch, modern, groot-stedelijk is. Dit gevoel wordt vooral door hoogte en uitstraling van de gebouwen veroorzaakt. Het is -voor velen- een positief gevoel. Hoogbouw in andere Nederlandse binnensteden roept vaak veel meer discussie op, kent vele uitgesproken voor- of tegenstanders. De term "Manhattan-aan-de-...." geeft al aan dat velen niet zitten te wachten op massale hoogbouw. Dit speelt met name wanneer de nabijheid van historische bebouwing of binnensteden een rol speelt (zie de recente discussies in bijvoorbeeld Amersfoort, Utrecht en Haarlem) of wanneer directe invloed op de omliggende woonomgeving wordt gevreesd. Van het laatste zijn de voorbeelden legio.

Bij de raadsuitspraak dat IJsselstein "klein-stedelijke" kwaliteiten moet behouden, valt ook wellicht een meer gevoelsmatige onderstroom te bespeuren: past hierin hoogbouw, en zo ja, wat voor soort, hoe hoog, hoe veel? In ieder geval geeft het aan dat ook de hoogbouw een zekere menselijke, prettige schaal en uitstraling moet hebben, en wellicht in aantal beperkt zal moeten blijven.

3.3 Hoogbouw in de context van IJsselstein.

Deze visie gaat over bouwhoogten, en dus ook over hoogbouw. Allereerst moet daarom worden bepaald waar we over praten. Wanneer is iets "hoog"bouw? De definitie hiervan zal verschillen naar gelang de context waarin zij gebruikt wordt. Uiteraard is in Rotterdam hoogbouw iets heel anders als in IJsselstein.

In deze visie wordt hoogbouw gedefinieerd als *alle bebouwing die hoger dan vijf bouwlagen (ca. 15 meter)* is. De ook in IJsselstein veel voorkomende (vierlaagse) flatjes uit de jaren '60 vallen hier dus niet onder, evenmin als meer recente appartementenblokken die vaak vier of vijf bouwlagen hebben. Daarnaast is er een aantal (vaak historische) bebouwingselementen die ook een rol in het stadsbeeld spelen: kerken, de molen, schoorstenen en (voormalige) silogebouwen. Ook deze worden als "hoogbouw" beschouwd.

4. Hoogbouwvisies elders in Nederland.

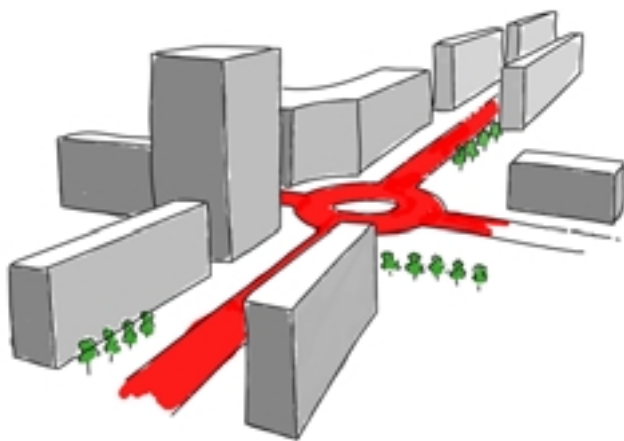
Zoals reeds aangegeven is hoogbouw weer bespreekbaar, na een periode waarin de (bestaande) flats vooral negatief in het nieuws kwamen. In verschillende steden in Nederland zijn inmiddels "oude" flats afgebroken, flats uit een tijd waarin de woningnood snel moest worden opgelost. Dit gebeurde onder andere middels industriële, gestandaardiseerde flatbouw.



markeren centrum



markeren sub-centra



markeren infrastructuur



markeren stadsrand

afbeelding 1. verschillende principes hoogbouw

Zeker wanneer dit op grote schaal plaatsvond is hier uiteindelijk vaak een probleem ontstaan doordat deze woonblokken steeds minder in trek waren. De alternatieven werden immers steeds beter, de welvaart steeg. Tegenwoordig wordt hoogbouw dan ook vooral in de duurere prijscategorieën gerealiseerd: zorgvuldig ontworpen (woon)torens op locaties waar deze ook tot hun recht komen.

Om deze hernieuwde belangstelling voor hoog wonen en werken in goede banen te leiden hebben diverse steden inmiddels een visie op hoogbouw geformuleerd ("hoogbouw-nota's"). De grote(re) steden waren hier uiteraard het eerste mee, maar inmiddels formuleren ook kleinere plaatsen beleid in deze. In deze hoogbouw-visies worden locaties, vorm en functie van hoogbouw beschreven. Iedereen volgt hierbij een eigen weg, afhankelijk van de lokale situatie en opvattingen. Om te bepalen wat voor IJsselstein een goede insteek zou zijn kan geleerd worden van de reeds bestaande hoogbouwnota's. Interessant zijn hierin bijvoorbeeld Amsterdam, Rotterdam, Groningen, Tilburg en Almere. Interessant omdat zij verschillende benaderingen van het concept "hoogbouw" laten zien. Zo kiest Rotterdam heel nadrukkelijk voor een intensivering en markering van zijn centrum ("dynamisch stadssilhouet"). Dit is geen optie voor Amsterdam met zijn historisch centrum. Hier wordt juist gekozen voor hoogbouw in de verschillende sub-centra: de locaties in de buitenring van de stad waar infrastructuur (weg, spoor) aanleiding zijn (geweest) tot het ontstaan van werkgebieden: de omgeving van het Amstelstation (de Omval), Sloterdijk, de Bijlmer, en, meer recent, de Zuidas. Hiermee wordt bewust hoogbouw van het historisch stadssilhouet weggehouden. Groningen en Tilburg laten weer een andere benadering zien: hier zijn vooral zones van infrastructuur aanleiding om hier hogere bebouwing omheen te groeperen. In Groningen liggen deze zones rondom de ringweg van de stad, in Tilburg is deze zone juist de centrale ruggengraat van de stad. Ook hierin is weer het verschil zichtbaar tussen wel of geen historisch stadscentrum. Tenslotte is in iedere stad de bijna natuurlijke neiging zichtbaar om wijkcentra (winkels, voorzieningen) te markeren middels hoogbouw en om aan de randen hoog te bouwen: uitzicht over de ommelanden! Overigens wordt soms ook nadrukkelijk gekozen om aan de stadsrand geen hoogbouw te realiseren om het omliggende landschap voor (vermeende) "horizonvervuiling" te behoeden (Hilversum). Een discutabel standpunt, omdat bijvoorbeeld kerktorens en torens uit de dertiger jaren *wel* over grote afstand in dit landschap zichtbaar zijn. Blijkbaar wordt de visuele kwaliteit van eigentijdse hoogbouw minder hoog aangeslagen.



Elke plaats heeft zijn typerende silhouet...

Wanneer deze principes naast elkaar worden gezet zijn er vier “basis”vormen te onderscheiden: markeren van het centrum, van sub-centra, van infrastructuur of van de randen (zie *afbeelding 1*). Uiteraard is de praktijk vaak een mengvorm of optelsom hiervan. En uiteraard blijken concepten flexibel of worden uit pragmatische overwegingen “aangepast”.

5. Huidige bouwhoogten in IJsselstein en hoogbouwinitiatieven.

Momenteel zijn op twee plaatsen in IJsselstein (concentraties van) hoogbouw aanwezig: de schakelflats in IJsselveld-West (7 lagen), en de vier torentjes die de rand van Zenderpark langs de Baronieweg markeren (8 lagen). Vanaf grotere afstand zijn zij nauwelijks zichtbaar, omdat de boomgrens niet wordt overschreden.



Huidige hoogbouw blijft rond de boomgrens (Schakelflats).

Het stadsbeeld wordt daarom nog steeds in belangrijke mate bepaald door de beide kerktorens in de binnenstad en de molen. Prominente “eye-catchers” die het karakter van IJsselstein als historische stad onderstrepen, en als zodanig voor het “imago” van IJsselstein staan.

Daarnaast vallen nog steeds de industriële herinneringen langs de Hollandse IJssel op. Zij herinneren aan het industrieel verleden van IJsselstein: de schoorsteen van Schilte en de beide (voormalige) graansilo’s. De Gerbrandytoren tenslotte staat letterlijk op eenzame hoogte; toch is dit voor iedere niet-IJsselsteiner *het* symbool van IJsselstein, mede dankzij de aansprekende “kerstboom”-verlichting rond de jaarwisseling.



Historisch industrieel landschap langs de Hollandse IJssel: ook accenten in het stadsbeeld.

Voor verschillende locaties zijn recent *initiatieven* tot hoogbouw ontplooid. Op de locatie van het voormalig stadskantoor (Planetenbaan) wordt door de IJWBV gedacht aan bebouwing tot circa 12 lagen, op de hoek Utrechtseweg/Beneluxweg wordt gestudeerd op een plint plus circa 7 lagen, terwijl bij Ewoud een woontoren van rond de 12 lagen in studie is. Bij de locatie Utrechtseweg/Beneluxweg is deze opzet in principe door de gemeente geaccordeerd, bij Ewoud is aangegeven dat “een” vorm van hoogbouw denkbaar is binnen een totaal-concept. Met de IJWBV is de planontwikkeling in een verder gevorderd stadium, waarbij de randvoorwaarden uit deze visie als leidraad worden gehanteerd.

6. De uitgangspunten van de visie.

Om de vraag te beantwoorden welke bouwhoogten in IJsselstein toelaatbaar zijn, en waar, is in deze visie een concept ontwikkeld. Hierin worden vanuit verschillende invalshoeken keuzes gemaakt en gecombineerd tot een logisch en consistent beleid. In de IJsselsteinse situatie is het werken vanuit een concept bovendien goed mogelijk omdat er nog weinig echte hoogbouw is. Er kan dus naar een redelijk “ideaal”beeld worden gestreefd, overigens zonder een starheid voor de toekomst te willen introduceren. De maatschappij en de bijbehorende opvattingen over hoogbouw zijn immers steeds in beweging.

Het concept voor IJsselstein is opgebouwd vanuit drie invalshoeken:

1. het karakter van de stad en de positie van de binnenstad hierin; hierbij zijn de keuzen in de Structuurvisie een belangrijke leidraad;
2. de (landschappelijke) ligging van IJsselstein, op de grens van de gave, wijdse Lopikerwaard (Groene Hart) en het sterk verstedelijkte stadsgewest Utrecht;
3. de notie van de concrete (potentiële) bouwlocatie, altijd gelegen binnen de huidige bebouwde kom, en dus in de directe leefomgeving van bestaande bewoners.

In paragraaf 4 is geconcludeerd dat sommige steden hoogbouw nadrukkelijk inzetten om een bepaald “stedelijk” imago (beeld, identiteit) uit te dragen; vaak is dit een gevolg van het feit dat een sterk imago (nog) ontbreekt. IJsselstein heeft dit wel: het ontleent zijn identiteit bij uitstek aan de historische binnenstad. De kleinschaligheid en het karakter hiervan bepalen in eerste instantie het beeld (en kwaliteit) van IJsselstein. Eventuele (nieuwe) hoogbouw dient dit beeld te respecteren. Dus niet te massaal, niet te dicht op de historische binnenstad, en niet te hoog. Wel markant- bij uitstek zelfs.

Markering van het centrum is dus niet aan de orde, anders dan door de bestaande bebouwing (kerktorens, molen, nieuwe functie silo’s). “Subcentra” kent IJsselstein niet, dus blijft het markeren van bijzondere plekken of lijnen (zones) als een logische optie over. Ook over de vraag of aan de stadsrand op sommige plekken werkelijk “hoog” moet worden gebouwd, als markering of vanwege het uitzicht, moet een uitspraak worden gedaan.



Markering aan de hoofd-infrastructuur van een bijzondere plek.

In IJsselstein zal “hoog”bouw vanuit stedenbouwkundig oogpunt dus vooral dienen te worden ingezet om de structuur van de stad te versterken (punten, zones, randen). Voor de oriëntatie in een stad, de “leesbaarheid”, maar ook voor het bewust creëren van afwisseling is dit een goed instrument. Hogere bebouwing dient in deze visie aan de grotere, structuurbepalende wegen te worden geconcentreerd. Ook de raillijn kan als een zodanige “verkeers”lijn worden beschouwd. Daarnaast is er natuurlijk het argument van de bijzondere, onderscheidende woonvormen die een belangrijke rol speelt bij deze keuze.

7. Uitwerking uitgangspunten.

Bij het realiseren van hoogbouw ontstaan effecten op verschillend schaalniveau: gezien vanuit de omgeving van de stad (bovenlokaal), gezien vanuit de stad zelf (stedelijk niveau) en natuurlijk gezien vanuit de directe omgeving van de beoogde bouwplaats (locatie).



afbeelding 2. landelijke en stedelijke invloeden

7.1 De stad en zijn karakter.

Bij de discussie over de structuurvisie heeft de gemeenteraad te kennen gegeven dat IJsselstein een "klein-stedelijk" karakter moet behouden en de komende jaren vooral "kwalitatief" moet groeien. De omvang en het karakter van de huidige stad worden hierbij nadrukkelijk als positieve kwaliteiten benoemd. De vraag is wat voor een soort hoogbouw hierbij past. Feitelijk zou de vraag moeten zijn of hierbij überhaupt hoogbouw past, maar dit is een gepasseerd station. Mede door de groeitaak in de afgelopen jaren is er reeds een en ander aan hoogbouw gerealiseerd, en ook huidige initiatieven borduren hierop voort.

De keuze van de raad om in het landelijk gebied van IJsselstein met name de groene en blauwe functies te versterken betekent wel dat ieder hoogbouw-initiatief de komende jaren *binnen de huidige bebouwde kom* zal plaatsvinden- en dus binnen de directe leefsfeer van vele omwonenden. Dit vraagt een bijna "chirurgische" precisie met het inbrengen van hoogbouw: positionering, massa-opbouw, hoogte, uitstraling zijn van eminent belang. Minstens zo belangrijk blijkt telkens weer het oplossen van het parkeerprobleem: bij toenemend aantal woningen zal de benodigde parkeerruimte eveneens (sterk) toenemen. Recent zijn de normen hiervoor bovendien verhoogd. Vaak betekent dit dure parkeerkelders realiseren. In ieder geval mag het parkeerprobleem niet op de omgeving worden afgewenteld.



Niet elk "accent" hoeft hoog te zijn!

7.2 De stad en het landschap.

Wanneer vanuit een bovenlokale visie naar IJsselstein wordt gekeken valt direct op dat IJsselstein een relatief kleine, typisch "Hollandse" stad is met een nog gaaf silhouet. Gelegen op de grens van het sterk verstedelijkte stadsgewest Utrecht en de gave, wijdse Lopikerwaard zijn er bijna twee gezichten te definiëren (zie *afbeelding 2*). Enerzijds manifesteert IJsselstein zich als een echt stadje in de Lopikerwaard: vanuit de wijde omgeving is de toren van de Basiliek als "baken" zichtbaar. Dichterbij gekomen gaan ook de toren van de NH-kerk en de molen een rol spelen in het stadssilhouet. De Gerbrandytoren is van een zodanige schaal en uitstraling dat deze bijna "los" van de stad zelf lijkt te staan- een solitair object, maar van tientallen kilometers afstand zichtbaar. Gevoelsmatig maakt deze echter nauwelijks deel uit van het "historische" IJsselstein.

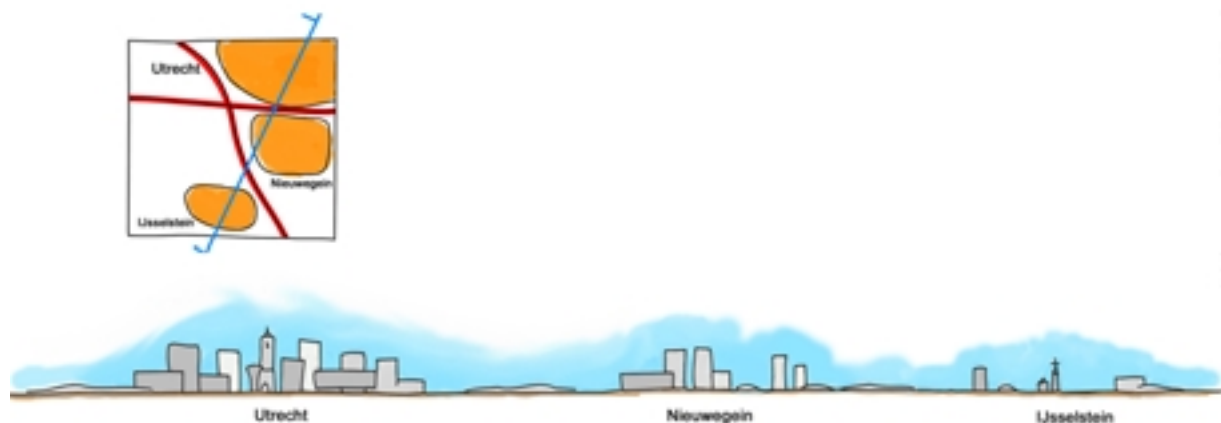
Aan de andere zijde maakt IJsselstein veel meer deel uit van de drukte van het stadsgewest Utrecht: de A 2, de bebouwing van Nieuwegein, de hoogbouw bij de Poort van Nieuwegein. Deze zijde lijkt een wat stedelijker gezicht te tonen.

De huidige hoogbouw in IJsselstein is vanuit de omgeving niet of nauwelijks te ervaren- het zijn nog steeds de historische elementen die het stadssilhouet bepalen.



Stadssilhouet vanuit het noordelijk buitengebied (Stuivenbergweg).

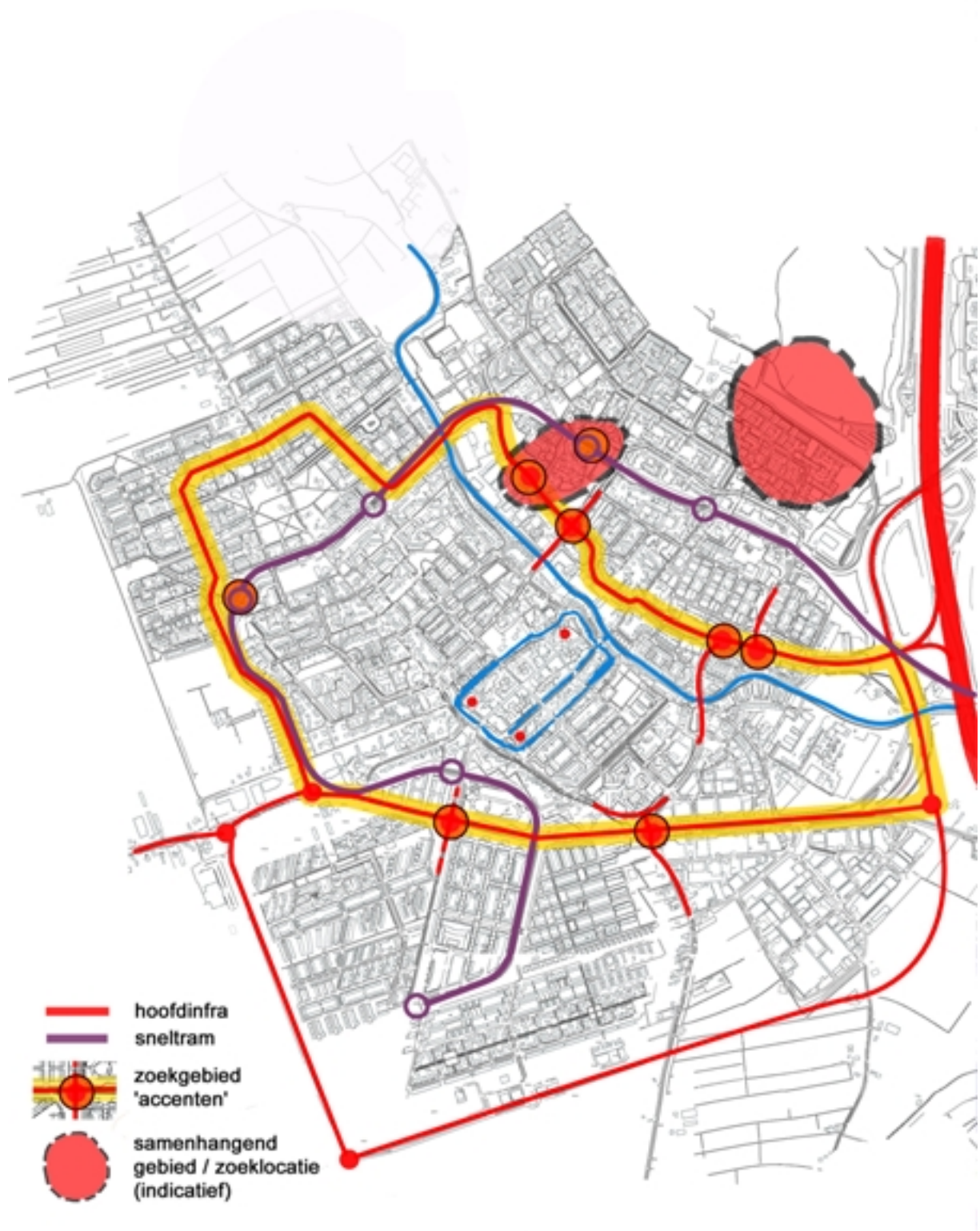
Vanuit de hoogteopbouw van het stadsgewest Utrecht redenerend kiest IJsselstein voor een duidelijk beperkte inzet van hoogbouwlocaties. De stad Utrecht is met name het centrum van hoogbouw in deze visie; IJsselstein ligt aan de rand van dit stadsgewest en vormt daarmee, ook in stedenbouwkundig opzicht, de overgang naar het landelijk gebied (zie *afbeelding 3*).



afbeelding 3. Hoogteopbouw stadsgewest Utrecht

7.3 de locatie.

Vanuit de visie op het karakter van de stad en zijn ligging in het landschap kan een globaal concept voor bouwhoogten worden ontwikkeld. In alle gevallen zal echter de concrete locatie de uiteindelijke eisen aan hoogte, omvang, oriëntatie en karakter van de bebouwing bepalen. Dit luistert des te nauwer omdat alle hoogbouwinitiatieven de komende jaren binnen de bebouwde kom, dus altijd in de directe leefomgeving zullen plaatsvinden. Paragraaf 10 gaat hier nader op in.



afbeelding 4. zones en punten: beleidskaart



Een van de symbolen van IJsselstein: de Nicolaas-basiliek.

8. Visie (de beleidskaart).

De keuzes in de voorgaande paragrafen worden zichtbaar gemaakt in de beleidskaart (zie *afbeelding 4*). Het concept geeft vooral “zones”, lijnen aan: de hoofdwegen Utrechtseweg, Zomerdijk, Heemradenlaan, Baronieweg. Het is de vraag of *overall* langs deze belangrijke structuurbepalende lijnen hoogbouw mogelijk moet worden gemaakt, of dat dit moet worden beperkt. Zolang geen sprake is van grootschalige sloop en herontwikkeling is een keuze voor een beperkt aantal plekken logisch. Ter plekke van zijwegen (of stations) aan deze lijnen zijn logische aanleidingen om markeringen aan te brengen. Zij versterken het gemak van oriëntatie; immers, zij markeren een dergelijke zijweg of station dan al vanaf enige afstand. Ook gevoelsmatig past intensievere bebouwing op dit soort plekken. Overigens: sommige “knopen” kunnen ook gemarkeerd worden door een ander sterk cognitief beeld (bv. kunst). Dit kan afhangen van de omgeving van de plek. Bijzondere bebouwing hoeft ook lang niet altijd hoogbouw te zijn.

Hetzelfde geldt voor de stations langs de raillijn. In deze visie wordt voor de mogelijkheid tot hoogbouw aangesloten bij de “te intensiveren” sneltramhaltes uit de structuurvisie: Clinckhoeff en Achterveld. Daarmee vallen zij logisch samen met belangrijke (gebruiks)plekken, namelijk de winkelcentra.

Welke hoogte mogelijk gemaakt wordt is afhankelijk van de ligging van de locatie: aan de “open” zijde van IJsselstein (Lopikerwaard: landschap van invloed) of aan de “druke” zijde van IJsselstein (omgeving A2) (zie *afbeelding 2*). Juist aan deze “stedelijker” zijde zal een enkel hoogbouwaccent dat van grotere afstand zichtbaar is eerder verwacht en als “passend” ervaren worden. Ook een uiting van eigentijdse dynamiek is hier passend. Aan de kant van de Lopikerwaard zal het beleid zijn om het (historisch) stadssilhouet richting buitengebied gaaf te houden.

De hoogte die gerealiseerd kan worden zijn respectievelijk 7 tot 8 danwel 11 tot 12 bouwlagen. De hoogte van 7 tot 8 bouwlagen oriënteert zich vooral aan de boomgrens. De hogere bebouwing in IJsselstein moet hier een zekere verhouding mee hebben, maar ook in het karakter passen. 11 tot 12 bouwlagen is daarbij incidenteel mogelijk, maar ook tegelijkertijd een uiterste grens om in het stadsbeeld-als-geheel nog als harmonisch te worden ervaren.

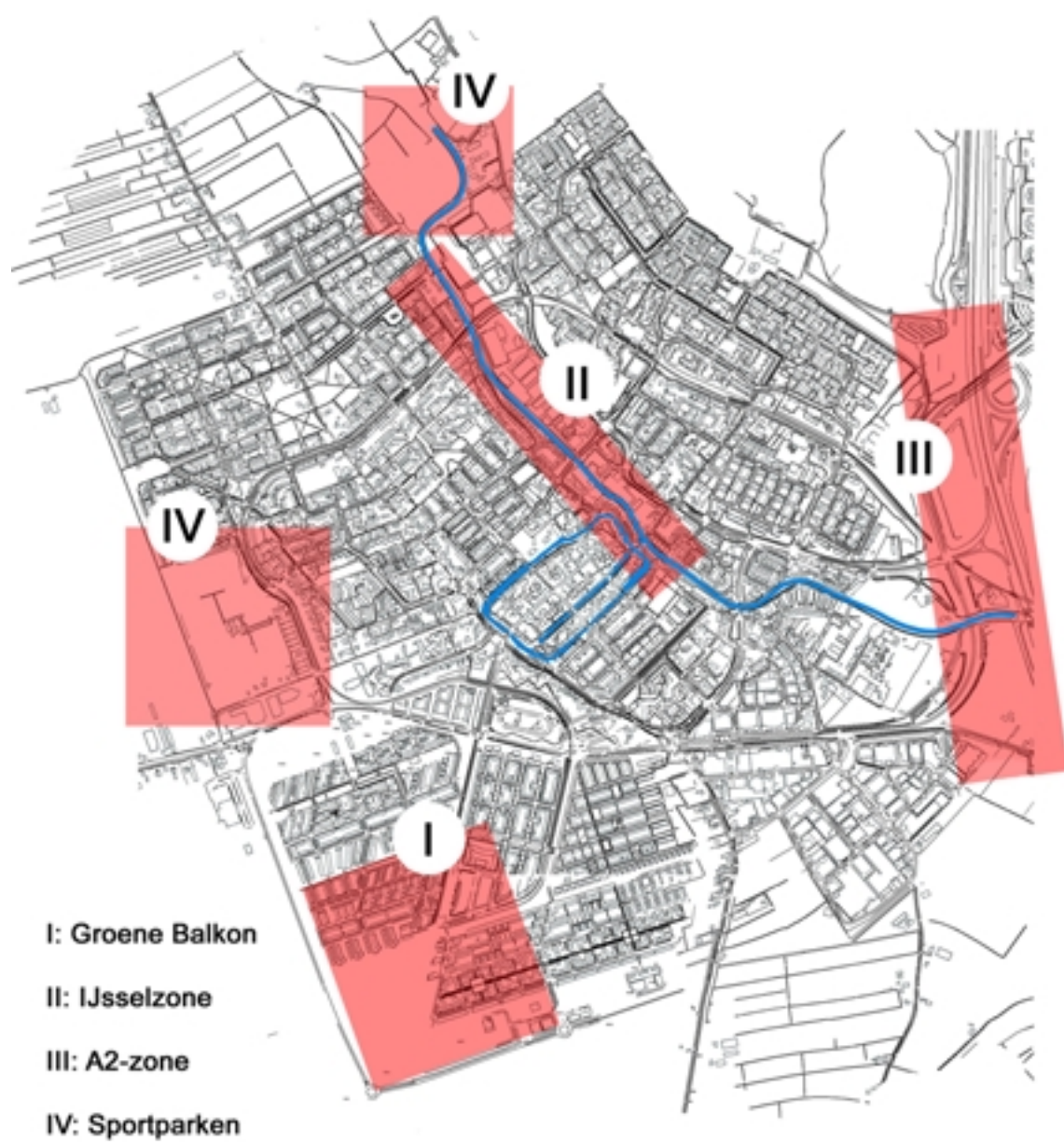


De stad is niet altijd even 'gaaf'zichtbaar (Achersloot).

Zoals reeds benadrukt geldt in alle gevallen dat de inpasbaarheid in de directe omgeving van grote invloed is op de geboden en gewenste mogelijkheden. Hierop wordt in paragraaf 10 nader ingegaan.

Samengevat levert dit de volgende denklijnen en constatering op:

1. IJsselstein is een relatief kleine, bij uitstek "Hollandse" stad, gelegen op de overgang van het sterk verstedelijkte stadsgewest Utrecht en de nog gave, uitgestrekte Lopikerwaard;
2. IJsselstein ontleent zijn identiteit aan zijn historische binnenstad en hierboven genoemde kleinschaligheid, overzichtelijkheid en prettige woonomgeving;
3. Hoogbouw past in IJsselstein wel degelijk, maar op een beperkt aantal punten; punten die het historisch stadssilhouet niet aantasten en die zijn gelegen bij de hoofdinfrastructuur;
4. zo wordt hoogbouw ingezet als versterking van de structuur ("leesbaarheid van de stad"), als middel om variatie in het stadsbeeld te brengen; hoogbouw is in de IJsselsteinse situatie primair *geen* middel om grotere capaciteit te bereiken;
5. de randen van de stad worden bij hoogbouw gedifferentieerd benaderd; in principe aan de zijde van de Lopikerwaard ongewenst (horizon, blik op historisch stadssilhouet); aan de zijde van de A2 selectief mogelijk;
6. de hoogte van hoogbouw is tot ca. 7 à 8 bouwlagen (boomhoogte, blik vanuit omgeving op historisch stadssilhouet); incidenteel is een hoger accent mogelijk tot ca. 11 à 12 lagen, met name tussen de A2 en de Hollandse IJssel;
7. in alle gevallen is de directe omgeving een belangrijke factor bij bepalen van de feitelijk te realiseren bouwhoogte (uitzicht, impact, bezonning- maar ook parkeren);
8. uiteraard worden aan de verschijningsvorm van hoogbouw extra hoge eisen gesteld.



afbeelding 5. Uitwerkingsgebieden.

9. Uitwerkingen.

De voorliggende visie geeft een algemeen concept voor de bebouwde kom van IJsselstein. Er zijn echter enkele gebieden die, voortkomend uit de besluitvorming rond de Structuurvisie, op enige termijn aan bod zullen komen om uitgewerkt te worden. Het betreft hier het Groene Balkon, de IJsselzone en de zone langs de A2 (zie *afbeelding 5*). Voor enkele van deze gebieden wordt hier nog eens kort aangegeven wat de richtlijnen voor bebouwing (-shoogte) daar zullen zijn, volgend uit deze visie.

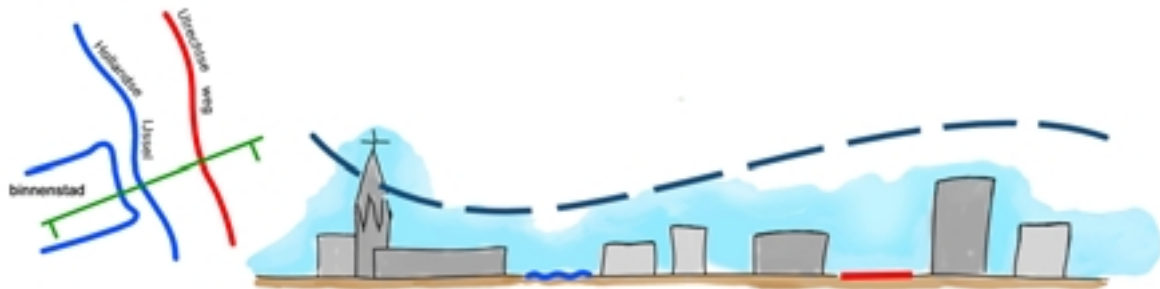
Ook wordt kort ingegaan op twee bijzondere aandachtspunten: de GSM-masten en de biotoop van de korenmolen "De Windotter".

9.1 Groene Balkon.

Het Groene Balkon ligt aan de "landelijke" zijde van IJsselstein, grenzend aan het open landschap van de Lopikerwaard. Het uitgangspunt bij eventuele bebouwing zal hier zijn een geleidelijke overgang naar dit landschap, waarbij geen inzet van hoogbouw wordt beoogd.

9.2 IJsselzone.

Op verschillende plaatsen langs de Hollandse IJssel komen terreinen in aanmerking voor herontwikkeling. Deze liggen veelal tussen de rivier en de belangrijke ontsluitingsweg Utrechtseweg/Zomerdijk. Deze laatste "infrastructuurlijn" is aangewezen als zone voor hoogbouw, met meer in het bijzonder enkele (knoop)punten. Aan de Hollandse IJssel zelf zal het uitgangspunt zijn een lage(re) bebouwing, mede om recht te doen aan de beperkte maat van de rivier. Zo ontstaat een principe van hoger bouwen aan de Utrechtseweg/Zomerdijk, aflopend naar de Hollandse IJssel (zie *afbeelding 6*). Aan de zijde van de binnenstad zal voor de Hollandse IJssel hetzelfde principe worden gevolgd; relatief laag bouwen. De accenten zullen hier vooral door de (te herbestemmen) silo's en de schoorsteen van Schilte worden gevormd.



afbeelding 6. hoogteopbouw IJsselzone

9.3 A2-zone.

Voor het gebied tussen de huidige bebouwde kom en de A 2 moet gedachtenvorming nog op gang komen. Vanuit deze visie op bouwhoogten kan echter worden aangegeven dat een presentatie middels hoogbouw aan de A 2 hier niet past. Veeleer zal worden gezocht in kwalitatief zeer hoogwaardige bebouwing, waarbij het (karakter van) het landschap leidend is (zie *afbeelding 7*). Zo zal ook het beeld vanaf de A 2 reeds het karakter van IJsselstein onderstrepen en inleiden. Een uitzondering hierbij geldt richting de afrit aan de noordzijde van IJsselstein: hier kan, al dan niet in combinatie met mogelijkheden in IJsselveld-Oost, hoogbouw een bijdrage leveren aan een afwisselend stads(rand)beeld.



Zichtlijnen ook in de woonwijken



afbeelding 7. bebouwingsprincipe A2-zone

9.4 sportparken (Groenvliet en IJsseloevers).

Door de gemeenteraad is uitgesproken dat mogelijkheden onderzocht moeten worden om de sportparken Groenvliet en IJsseloevers op termijn te verplaatsen naar de stadsrand (buitengebied) om zo woningbouw mogelijk te maken.

Beide locaties liggen aan de buitenzijde van IJsselstein, grenzend aan het buitengebied van de Lopikerwaard en de Hollandse IJssel. Uit deze visie op bouwhoogten volgt dat hier, analoog aan het Groene Balkon, hoogbouw in principe niet aan de orde zal zijn.

9.5 GSM-masten.

Hoewel geen “hoogbouw” in de letterlijke betekenis, kunnen ook GSM-masten een invloed op het stadsbeeld uitoefenen. Er zal daarom een notitie over de locaties en plaatsing van deze masten worden voorbereid. Bundeling van aanbieders en het waar mogelijk benutten van bestaande bouwwerken zullen hier onderdeel van uitmaken.

9.6 Molenbiotoop.

Voor het functioneren van de windmolen in de binnenstad is een zekere vrije windvang noodzakelijk. Hiervoor zijn –landelijk- richtlijnen in de vorm van een “molenbiotoop” opgesteld. Bij het realiseren van hogere bebouwing in de omgeving van de molen zal in ieder geval het uitgangspunt worden gehanteerd dat geen (verdere) verslechtering van de windvang wordt veroorzaakt. Een nadere invulling hiervan zal per bouwplan worden bekeken.

10. Nadere eisen te stellen aan hoogbouw.

Wanneer een concrete locatie voor hoogbouw aan de orde komt zal, aanvullend op de visie die in deze nota is neergelegd, de precieze hoogte, positionering en omvang worden bepaald aan de hand van de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving. Dit kan betekenen dat de toegestane hoogte alsnog wordt gereduceerd.

Verder zullen eisen worden geformuleerd over de invulling van het begane grondniveau (functies, uitstraling) en de beëindiging van het bouwvolume. Ook de silhouetwerking is hierbij aandachtspunt, evenals de precieze oriëntatie in het stadsbeeld. (bijvoorbeeld brede versus smalle zijde). In ieder geval wordt te allen tijden een markant (herkenbaar) gebouw nagestreefd.

Andere belangrijke eisen zullen worden gesteld aan de parkeeroplossing, het beslag van het omliggend maaiveld, de bezonning voor de omgeving, en de mogelijke windhinder.

Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de zichtlijnen op markante punten in de binnenstad. Op veel plaatsen in IJsselstein spelen deze zichtlijnen een belangrijke rol. Een blik op de Basiliek, de NH Kerk, de Gerbrandytoren of de molen duiken op de meest onverwachte plaatsen op. Soms zijn zij toeval, soms zijn zij bewust zo ontworpen.

Bij de situering en invulling van hoogbouwlocaties moeten deze principes worden opgepakt en uitgewerkt. Dit betekent enerzijds rekening houden met de bestaande zichtlijnen richting binnenstad, anderzijds werken met het gegeven dat ook nieuwe accenten in de vorm van hoogbouw op een bewuste manier in zichtlijnen worden geplaatst. Op deze wijze wordt het stadsbeeld verder ontwikkeld.

11. Uitbreiding en evaluatie van de visie.

Uiteraard is een eenmaal neergelegde hoogbouwvisie geen eindpunt. Wanneer, binnen de geest van deze notitie, andere initiatieven of ideeën worden geopperd, kunnen deze bediscussieerd worden en kan de visie aangevuld en uitgebreid worden. In ieder geval moet het uitgangspunt blijven dat hoogbouw geen simpele "capaciteits"discussie wordt, maar versterking van de structuur op een logische plek tot uitgangspunt heeft.

Belangrijk daarbij is te bedenken dat de huidige visie met name is ontwikkeld vanuit het "chirurgisch" inbrengen van hoogbouw binnen de *bestaande* omgeving. Dat stelt hoge eisen- en beperkingen. Bij grootschaliger nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw of grootschalige herstructurering) is een verdergaande mogelijkheid denkbaar, bv. hoogbouw in een repeterend stramien (zoals bij Zenderpark langs de Baronieweg is gebeurd). Lijnstructuren zijn dan bijvoorbeeld ook denkbaar op sommige plaatsen langs uitvalswegen of langs randen (bijvoorbeeld in de omgeving van de Nedereindse Plas).