

beeld

KWALITEITSPLAN VOOR



Haarlem, mei 1998, Bureau Alle Hoesper landschapsarchitectuur en stedenbouw

In opdracht van:

Stuurgroep Hollandsche IJssel.

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt
door een bijdrage van de afdeling Ruimtelijk Beheer
van de Provincie Zuid-Holland.

Voorwo

De gemeenten langs de Hollandsche IJssel hebben ‘Goud’ in handen. Voor de deur ligt een prachtige, maar verwaarloosde rivier. Dertien overheden hebben met de ondertekening van het Startcontract een begin gemaakt met een ambitieuze revitalisatie.

Het gaat om een **gigantisch** project, zowel qua tijd, omvang, als kosten. Bovendien gaat het om een uiterst complex proces: saneren naast ontwikkelen, wonen naast recreatie, werken naast natuur etc.

Dit beeldkwaliteitplan is het resultaat van een onderzoek naar de ruimtelijke kwaliteit van de rivier, nu en in de toekomst.

De doelstelling is een aantal kwalitatieve spelregels op te stellen, die richtinggevend kunnen zijn bij de besluitvorming over de herontwikkeling van de Hollandsche IJssel over het traject tussen Gouda en de stormvloedkering in de gemeente Krimpen a/d IJssel en Capelle a/d IJssel.

Het feit dat er bij dit plan dertien overheden aan tafel zitten die gezamenlijk discussiëren over o.a. ruimtelijke kwaliteit, gecombineerd met de complexiteit, de grootte en het ambitieniveau van de gehele opgave, maken dit tot een voor Nederland zeer bijzonder project.

Om die reden heeft het **Stimuleringsfonds voor Architectuur** bijgedragen aan de kosten van de planvorming. In hun woorden:

ord

“De commissie [die het stimuleringsfonds adviseert] meent dat het beoogde resultaat: het opstellen van een ruimtelijke visie die recht doet aan het bijzondere karakter van de getijrivier en aan de betekenis van de buitendijkse zellingen, in de context van de rivier en van het aanliggende, binnendijkse gebied, van groot en actueel belang is.

[Het project voegt] wezenlijke inzichten en procedures [toe] aan het bestaande instrumentarium, en [biedt] voldoende aanknopingspunten voor kwalitatieve beheersing van in de toekomst te verwachten ontwikkelingen.

De commissie adviseert het bestuur unaniem de aanvraag te honoreren”.

Vandaar dus dit **beeldkwaliteitplan**. Een plan dat niet bedoeld is om de deur mee te barricaderen, maar een plan dat verandering teweeg wil brengen in een manier van kijken. Een middel om de Hollandsche IJssel, die om de een of andere reden onze erkenning en waardering mis is gelopen, opnieuw te ontdekken.



Schoner Mooier
Hollandscher IJssel

INHOUDSOPGAVE:

DEEL A

1. INLEIDING		
1.1. VOORTRAJECT	1	
1.2. EEN BEELDKWALITEITPLAN	1	
1.3. DE STATUS VAN HET BKP	2	
1.4. HET SPECIFIEKE VAN DIT BKP	3	
1.5. DE PROBLEMEN BIJ DE PLANVORMING	4	
1.6. DE OPBOUW VAN DIT BKP	5	
2. DE REGIONALE CONTEXT	7	
3. DE SPELREGELS DIE VOLGEN UIT DE CONTEXT	10	
4. ANKERS AAN DE HOLLANDSCHE IJSSEL		13
4.1. RODE ANKERS	15	
4.2. GROENE ANKERS	17	
4.3. BLAUWE ANKERS	19	
4.4. GELE ANKERS	21	

DEEL B

5. DE SPELREGELS VOOR DE DIJKEN EN DE OEVERS	23	
5.1. DE DIJKEN	23	
5.2. DE OEVERS	36	
6. DE BANDBREEDTE VAN DE VARIATIE	44	
6.1. ALGEMEEN	45	
6.2. BEBOUWD	48	
6.2.1. Woningen	48	
6.2.2. Bedrijven	59	
6.3. ONBEOUWD	65	
6.3.1. Natuur	65	
6.3.2. Recreatie	70	
7. TENSLOTTE	75	
7.1. DE MATRIX	75	
7.2. NAZORG	75	



Inleid

1. INLEIDING

ing

1.1. Voortraject

In oktober 1996 tekenden de dertien betrokken overheden het Startcontract Hollandsche IJssel en legden daarmee voor zichzelf een uitvoeringsprogramma vast voor de eerstkomende twee jaar.

Ruimtelijke kwaliteit vormt in dit Startcontract een themaproject, een bouwsteen voor het volgende Uitvoeringscontract. De eerste aanzet om te komen tot een visie op de ruimtelijke kwaliteit van de Hollandsche IJssel werd gedaan in de 'structuurschets voor de Hollandsche IJssel'. Deze werd in 1994 vastgesteld en integraal opgenomen in het 'streekplan zuid-holland-oost'. De aanbevelingen in deze studie bleven globaal om de grote lijn duidelijk te houden. Om meer grip te krijgen op de kwalitatieve ontwikkelingen en concretere uitspraken te kunnen doen is besloten om een beeldkwaliteitplan (BKP) te maken.

Dit BKP bouwt voort op de ideeën die in de Structuurschets ontwikkeld zijn en houdt rekening met regionale visies en de 'Groene Hart' filosofie. Bovendien is overleg gevoerd met belangengroeperingen die vertegenwoordigd zijn in de klankbordgroep. Door gesprekken met rijkswaterstaat kon meer grip gekregen worden op de ontwikkeling van de oevers en de mogelijkheden voor natuur. Bij de totstandkoming van het BKP is gebruik gemaakt van de reacties, opmerkingen en discussies tijdens drie workshops. Bij deze workshops waren vertegenwoordigers van de gemeenten, de provincie, rijkswaterstaat en de Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu betrokken.

Om tot dit BKP te komen zijn eerst drie case-studies verricht, waarbij ingezoomd werd op relatief kleine, afgebakende ontwikkelingen aan de Hollandsche IJssel. Van deze case-studies wordt verslag gedaan in drie aparte boekjes. Met de case-studies konden die vragen geformuleerd worden die bij elke nieuwe ontwikkeling langs de Hollandsche IJssel beantwoord zouden moeten worden. Zo kon een goede basis gelegd worden om dieper in te gaan op de beeldkwaliteit van de Hollandsche IJssel als geheel.

1.2. Een beeldkwaliteitplan.

Wanneer zich in een landschap zóveel afspeelt als rond de Hollandsche IJssel, en er zóveel partijen zijn, dan is het moeilijk om in de gaten te houden wat de identiteit van een gebied is. Wanneer geen aandacht wordt besteed aan een visie op de specifieke kenmerken van een streek ontstaan er plannen die ook niet specifiek zijn.

Uitbreidingswijken, maar ook natuurontwikkelings-projecten of bedrijventerreintjes zoals je ze overal in het land tegen zou kunnen komen. Het gebied is dan niet meer herkenbaar en verliest zijn plek op de mentale kaart van Nederland.

Tegelijkertijd komt, wanneer de ontwikkelingen los van elkaar staan, de samenhang in een gebied onder druk te staan. Het valt uit elkaar. Binnen een gemeente valt dat nog wel mee, maar wanneer het zaken betreft die met meer gemeenten geregeld moeten worden wordt dat een stuk lastiger. Een BKP kan dan een functie vervullen. Hierin worden:

'intenties, aanbevelingen en/of richtlijnen [gegeven] voor het veilig stellen, creëren en/of verbeteren van beeldkwaliteit in een bepaald gebied'. Hierbij kan beeldkwaliteit aangeduid worden als: 'alle aspecten die van invloed zijn op de voorstelbaarheid en beleving van de ruimtelijke omgeving en objecten in die omgeving'.

Anders gezegd worden in een BKP die zaken vastgelegd die een gebied identiteit en charme geven. Tegelijkertijd wordt een strategie bepaald om er voor te zorgen dat deze kenmerken behouden, versterkt of op een bijzondere manier ontwikkeld worden.

De bedoeling is daarbij uitdrukkelijk niet dat de vormgeving van nieuwe ontwikkelingen al van te voren dichtgetimmerd wordt. Veelmeer moet het BKP een instrument zijn dat een bijdrage levert aan de kwaliteit van initiatieven. Het gaat daarbij om de inrichting en vormgeving van de leefomgeving. Dit moet niet gezien worden als een luxe die geld kost. Een aantrekkelijke leefomgeving trekt nu eenmaal meer bewoners, bedrijven, recreanten etc. dan een verpauperde en verwaarloosde omgeving. Er treedt vervolgens een positieve spiraal in werking, want plekken waar veel mensen betekenis aan hechten verpauperen en verwaarlozen minder snel.

1.3. De status van het BKP.

In het BKP worden de beeldvorming en spelregels beschreven voor een groot gebied en het loopt daarmee vooruit op bv. bestemmingsplannen en uitwerkingen in specifieke situaties. Het BKP vormt dus een uitgangspunt bij het opstellen van de randvoorwaarden voor inrichtingen, bouwplannen en verkavelingsplannen. Een architect of ontwikkelaar kan daarmee een vliegende start maken.

Voor een wezenlijke bijdrage van het BKP aan de ontwikkelingen in het gebied is het essentieel dat er een goede samenwerking bestaat tussen de gemeenten. Dit is noodzakelijk om het document in iedere gemeente een vergelijkbare status te kunnen geven, zodat de invloed ervan langs de hele Hollandsche IJssel gelijkwaardig is.

Het is bovendien belangrijk dat een BKP politieke en bestuurlijke draagkracht krijgt. Een juridische basis is moeilijk te geven, omdat niet gesproken kan worden van eenduidige voorschriften. Het plan heeft een aanbevelend karakter. Toch is het noodzakelijk om het BKP op een goede manier te verankeren in het beleid van de gemeenten. Er kan daarbij aan vier manieren gedacht worden:

1. De beeldvorming en de spelregels die geformuleerd zijn in het BKP worden verder uitgewerkt voor specifieke gebieden en opgenomen in de bestemmingsplannen van de gemeenten. Er moet gezocht worden naar een manier die voldoende ruimte laat voor gemeentelijke, projectmatige en tijdsgevoelige interpretatie, terwijl tegelijkertijd het belang van de regels overeind blijft. Dit kan door juist in de beschrijving op hoofdlijnen van het bestemmingsplan een aantal ruimtelijke spelregels op te nemen. Nadeel van deze manier is dat het bestemmingsplan vaak te weinig flexibel is om in te kunnen spelen op de dynamische ruimtelijke ontwikkelingen.

2. Het BKP krijgt een plek in het toetsingssysteem van nieuwe plannen. Het stuk kan bijvoorbeeld aangeboden worden aan de verschillende welstandscommissies in het gebied. De aanbevelingen in het plan kunnen dan een bijdrage leveren aan de beoordeling van nieuwe plannen. Het is echter wel zo dat bij een achterafrol voor het BKP een vervelender positie ontstaat die minder inspirerend is.

3. De herziene Woningwet verplicht gemeenten om welstandscriteria in de bouwverordeningen op te nemen. Het BKP kan zo gekoppeld worden aan artikel 9 lid 2 van de modelbouwverordening. Dit heeft dan alleen betrekking op de gebouwde onderdelen van nieuwe plannen.

4. Het BKP is bruikbaar voor de toelichting bij een artikel-19 procedure van een specifiek bouwplan. Interessant daarbij is de op handen zijnde wijziging van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Hierbij wordt voorzien in vernieuwing van de artikel 19-procedure door middel van een zelfstandige projectprocedure op gemeentelijk niveau. Deze procedure maakt het mogelijk om vrijstelling en vergunning te verlenen voor een van het bestemmingsplan afwijkend project. Het criterium voor deze vrijstelling is “een goede ruimtelijke onderbouwing”. Deze onderbouwing kan omschreven worden in een nadere uitwerking van de structuurvisie voor de Hollandsche IJssel. Door het BKP een rol te laten spelen bij het maken van deze nadere uitwerking, zou het gekoppeld kunnen worden aan alle onverwachte initiatieven in de regio. Dit zou een meer dynamische manier kunnen zijn om de ruimtelijke ontwikkelingen aan de Hollandsche IJssel te begeleiden. Het is echter nog onzeker wanneer deze wetswijziging geformaliseerd zal zijn.

Bij het formaliseren van de status van het BKP zal het gaan om een combinatie van de voorgaande mogelijkheden.

1.4. Het specifieke van dit BKP.

Het BKP voor de Hollandsche IJssel is bijzonder. Normaliter wordt een BKP gemaakt op basis van een steden-

bouwkundig plan of op basis van de beschreven kwaliteit van een waardevol gebied. De toekomstige functie van het gebied ligt dan vaak al vast. Het BKP beschrijft op wat voor manier er vormgegeven moet worden aan deze functies. In het geval van de Hollandsche IJssel bestaat er echter onzekerheid over welke functies uiteindelijk op welke plekken zullen komen. Het gaat immers om een proces met een lange looptijd, veel verschillende actoren en veel verschillende geldbronnen en -stromen. Het enige houvast voor de ontwikkeling van locaties langs de rivier is de structuurvisie.

Om de factor tijd bij het verhaal te betrekken is het nodig dat inzicht wordt verkregen in de krachtenvelden die in de regio spelen. Hoe gaat de omgeving van de rivier zich ontwikkelen en wat is de te verwachten invloed van de omgeving op de rivier? Als deze vraag beantwoord is, kan een praktische visie geformuleerd worden over hoe ingespeeld kan worden op de toekomstige ontwikkelingen. Dit zou opgevat kunnen worden als het schrijven van spelregels voor het sturen van functies en ontwikkelingen in het gebied.

Pas wanneer er een visie op de te verwachten ontwikkeling in de regio is, kan verder ingezoomd worden op het gebied en zijn er spelregels te geven voor concrete initiatieven die worden ontwikkeld. Dan ook kunnen randvoorwaarden geformuleerd worden voor belangrijke thema's en deelopgaven in het gebied.

Het BKP voor de Hollandsche IJssel bestaat dientengevolge uit twee delen:

- A. Een beschrijving van de krachten die vanuit de regio op de Hollandsche IJssel inwerken. Daaruit volgt een set met algemene spelregels, waaraan de functies in het gebied zouden moeten voldoen.
- B. Een actieplan voor de Hollandsche IJssel. Er wordt ingezoomd op het projectgebied. Er worden deelprojecten uitgelicht en voor de concrete opgaven die daar mee samenhangen wordt een set met specifieke spelregels geschreven.

Dit houdt in dat het document een rol kan spelen bij de situering van functies (een goed idee, maar eigenlijk zou het dan op die plek moeten en niet daar), en bij de wijze van uitvoeren van een project (als je dat wil op die plek, dan moet je op die en die kenmerken letten). Het BKP legt al in een vroeg stadium een aantal zaken op tafel die bij elk project in de streek spelen. De ontwerper of initiatiefnemer van een project kan daarmee een vliegende start maken.

1.5. Problemen bij de planvorming.

Bij het maken van het BKP bleef een aantal vragen steeds weer voor discussie zorgen. Wat wil je beïnvloeden en wat wil je vrij laten? Hoe dwingend wil je de spelregels hanteren? Waar moet samenhang in het gebied gecreëerd worden en waar ligt het accent op de eigen identiteit van de kernen? Vragen die veel met elkaar te maken hebben en die raken aan het probleem waar het BKP gepositioneerd moet worden.

Belangrijk is te beseffen dat een BKP voor een relatief groot gebied zich noodgedwongen moet beperken tot die uitspraken die voor het hele gebied gelden. Het kan weliswaar uitspraken doen over concrete zaken, zoals een dijk of een woning. Maar het gaat dan wel om zaken die langs de hele Hollandsche IJssel op een vergelijkbare manier te behandelen zijn. Het BKP kan uitsluitend ingaan op die kenmerken die langs de hele Hollandsche IJssel spelen. Het plan kan daarmee geïntegreerd worden tussen de structuurvisie en de toekomstige stedenbouwkundige plannen in het gebied. Om de identiteit van de afzonderlijke dorpen en steden te waarborgen is het nodig dat bij de toekomstige plannen niet alleen dit BKP een rol speelt, maar ook een door iedere gemeente afzonderlijk te maken visie op de bijzondere karakteristieken van eigen dorp of stad. De aanbevelingen die in dit BKP gedaan worden bevinden zich bovendien op verschillende schaalniveaus. In de matrix aan het eind van dit boek zijn deze aanbevelingen samengevat en in vier categorieën van verschillend belang ondergebracht.

Een tweede probleem waar we bij het maken van het BKP mee in aanraking kwamen was het feit dat er sprake is van een rijdende trein. In het gebied zijn de ontwikkelingen al in volle gang en er zijn voor veel plekken al afspraken gemaakt over plannen, geld en tijd. In het BKP is een visie geformuleerd die soms niet strookt met deze ontwikkelingen. Het is niet de bedoeling om de rijdende trein te stoppen, als dat al mogelijk zou zijn. Wel zou het goed zijn om de inzichten in dit BKP nog eens los te laten op die bestaande plannen om te kijken of er in de uitvoering nog bijgestuurd kan worden.

1.6. Opbouw van dit BKP.

Deel A (de regionale krachtenvelden) staat beschreven in de hoofdstukken 2, 3 en 4. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de krachtenvelden die in het gebied waar te nemen zijn. Hoofdstuk 3 geeft de spelregels die op basis van die krachtenvelden geformuleerd zijn. Hoofdstuk 4 behandelt de 'ankers'. Dit zijn plekken aan of in de Hollandse IJssel met een grotere betekenis dan alleen voor de plek zelf. Deze betekenis kan bepaald zijn door de krachtenvelden of door de bijzondere positie die de plekken nu al innemen.

Deel B (het actieplan met concrete vraagstukken en thema's) staat beschreven in de hoofdstukken 5 en 6. In hoofdstuk 5 worden de spelregels voor de dijken en oevers, die letterlijk samenhang geven aan het gebied, geformuleerd. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de vraag binnen welke bandbreedte de vormgeving en ontwikkeling van functies zich zou moeten afspelen.

In hoofdstuk 7 wordt eerst de matrix beschreven. Hierin worden de spelregels ingedeeld naar belangrijkheid. Daarna wordt ingegaan op de noodzakelijke nazorg van het plan.

Deel

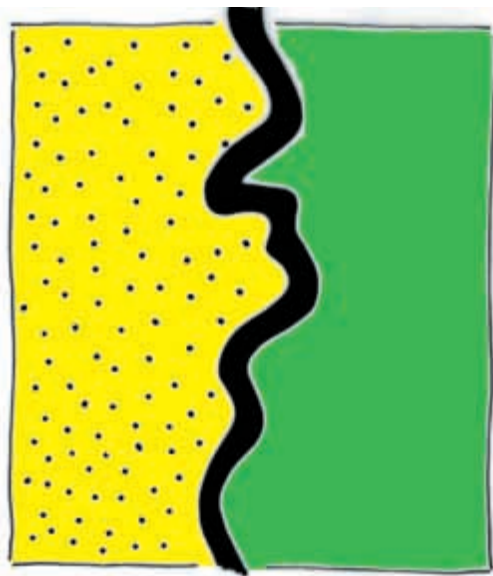


2. DE REGIONALE CONTEXT

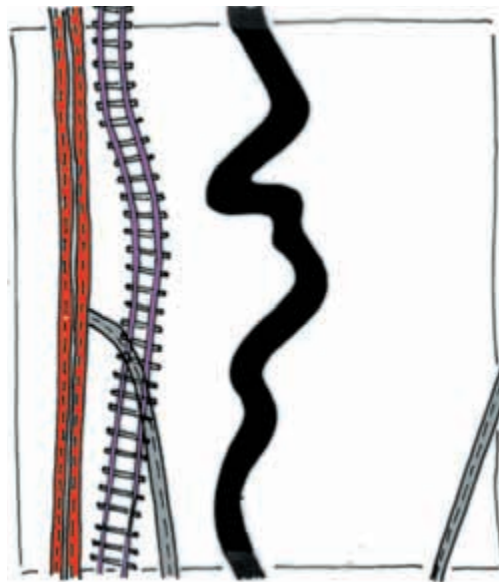
A

Wanneer gekeken wordt naar de ontwikkeling van een plek aan de Hollandse IJssel is het van belang om de volgende vragen te stellen: wat is de landschappelijke karakteristiek van de plek? Bij welk landschapstype hoort hij? En meteen daarmee samenhangend: In welke invloedssfeer bevindt de plek zich? In het landschap rond de Hollandsche IJssel zijn de verschillen tussen plekken onderling zeer groot.

Bij de eerste blik op het gebied valt meteen op dat de rivier op de grens ligt van twee gebieden met een totaal andere sfeer. Aan de noordkant van de IJssel het gebied tussen Rotterdam en Gouda, dat gekenmerkt wordt door een invloedssfeer die te maken heeft met de wereld van de Randstad. Aan de andere kant van de rivier het gebied van de waarden, waar een landelijke sfeer hangt en waar de natuur meer kans krijgt om zich te ontwikkelen. Dit onderscheid wordt geïllustreerd door het verschil in infrastructuur aan beide kanten. Aan de 'Randstadkant' een snelweg, spoorlijn, belangrijke provinciale weg en metro. Aan de kant van de Krimpenerwaard alleen een (belangrijke) provinciale weg, ver van de IJssel.



De randstad en de waarden



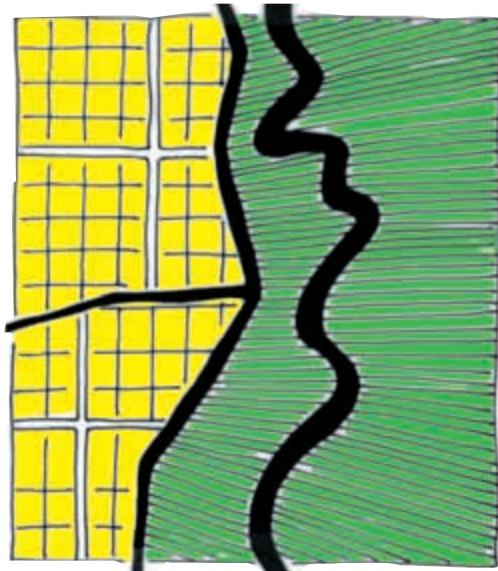
Infrastructuur



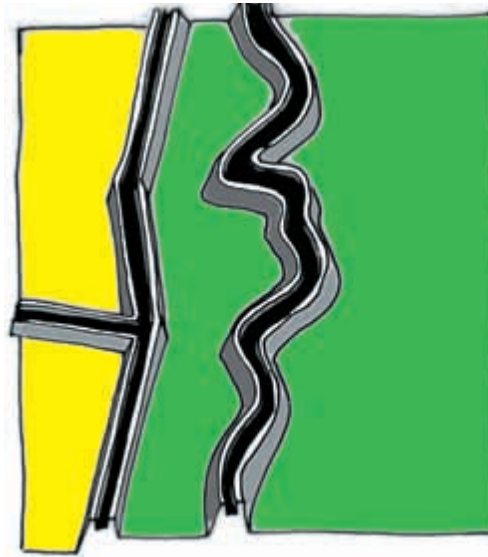
Bebouwing

In tweede instantie blijkt dit verschil tussen de twee zijden van de IJssel niet helemaal te corresponderen met de karakteristiek van het landschap. Terwijl de grens van de invloedssferen echt bij de IJssel ligt, ligt de grens van de landschapstypen (waarden en droogmakerijen) bij de ringvaart van de droogmakerijen, ten noorden van de IJssel.

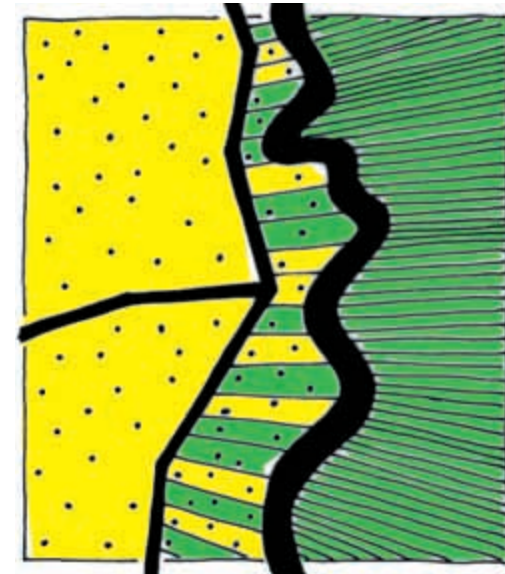
Tussen de ringvaart en de IJssel ligt dus een zone met de structuur van de waarden in de invloedssfeer van de Randstad.



Landschapstypes



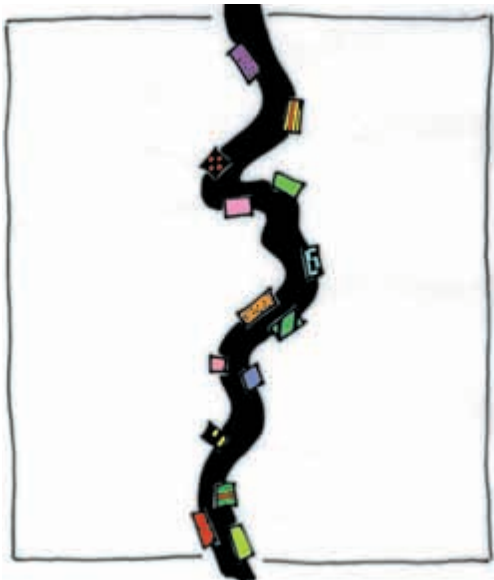
Hoogtes



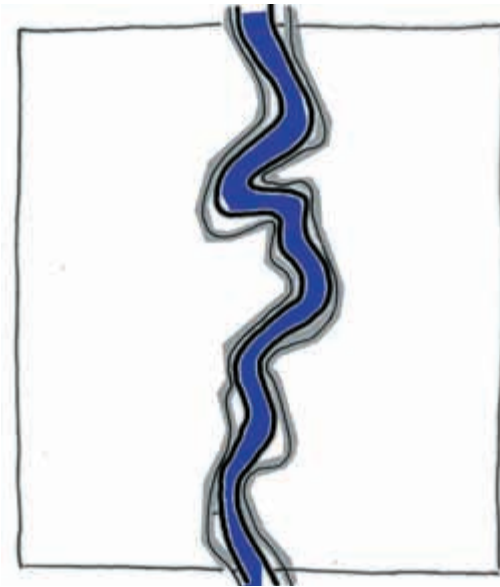
Drie karakters

De zellingen langs de rivier vormen relatief autonome plekken met een sterk eigen karakter. Elke zelling kan weer totaal anders zijn dan de naastgelegen zelling, zowel qua functie als qua beeld. Het karakter staat wel onder invloed van de aanliggende sferen. Deze sterke, eigenzinnige plekken worden bij elkaar gehouden door de dijken, de oevers en het water.

De verschillen in invloedssfeer en landschappelijke onderlegger bieden mogelijkheden voor de ontwikkeling van de drie verschillende gebieden met een specifieke kwaliteit en een duidelijk eigen gezicht. In de droogmakerijen heeft die eigen kwaliteit betrekking op een dynamisch, meer verstedelijkt milieu. De Krimpenerwaard kan zich ontwikkelen in de richting van een rustiger, natuurlijk landschap. In het BKP is hier alleen op ingegaan voor zover deze verschillen van invloed zijn op de situering en de vormgeving van functies direct aan de Hollandsche IJssel.



Zellingen

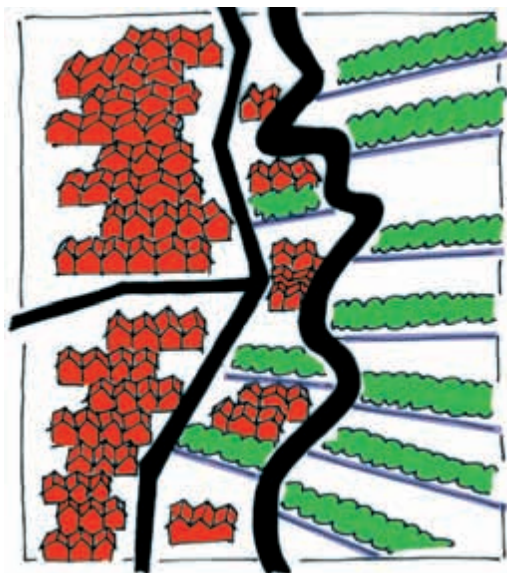


Dijken en Oevers

3. DE SPELREGELS DIE VOLGEN UIT DE REGIONALE CONTEXT VAN DE IJSSEL:

Voor de planvorming betekent het verschil in invloedssfeer allereerst dat de verstedelijkingskrachten in de droogmakerijen het sterkst zijn terwijl in de waarden de mogelijkheden om natuurontwikkelingsprojecten van formaat te realiseren het grootst zijn.

Tussen de ringvaart en de IJssel ontstaat een zone die geschikt is om de stedelijke druk kleinschalig te vertalen. Er kan, meer dan in de droogmakerijen, sprake zijn van een mix van functies, gesitueerd in een groen gebied.



Wanneer gesproken wordt over de verstedelijking van de droogmakerijen wordt niet bedoeld dat deze volgebouwd worden. Verstedelijking heeft in deze betekenis meer betrekking op de aard van de functies. De infrastructuurbundel tussen Rotterdam en Utrecht zal bijvoorbeeld een specifieke vorm van bedrijvigheid aantrekken. De landbouw zal hier intensiever zijn dan in de Krimpenerwaard (bijvoorbeeld kassenbouw); het aantal te bouwen woningen is er het grootst en er wordt, ook door particuliere partijen, meer geïnvesteerd in specifieke recreatieprojecten (golfbanen, verblijfsrecreatie, stedelijke parken etc.).

De natuurontwikkeling heeft in de droogmakerijen, mede om deze redenen, een meer lokale betekenis dan die in de Krimpenerwaard, waar gesproken kan worden van een kerngebied van nationale betekenis.

Deze kenmerken zijn van directe invloed op de ontwikkeling van de beide zijden van de Hollandsche IJssel. Voor de situering van functies die een regionale betekenis hebben en veel verkeer aantrekken betekent dit, dat gekozen moet worden voor een plek aan de droogmakerijkant van de Hollandsche IJssel, dicht bij een verbindingroute met de snelweg. Zo kan voorkomen worden dat de dijken te maken krijgen met een extra verkeersbelasting.

De ontwikkeling van de bedrijvigheid moet aan beide zijden van de rivier op een andere manier plaatsvinden. Nieuwe bedrijvigheid die zwaar vervoer met zich meebrengt zou gesitueerd moeten worden aan de kant van de droogmakerijen, daar waar goede verbindingen bestaan met de snelweg en de dijk dus niet met vrachtverkeer belast wordt. De bedrijvigheid aan de Krimpenerwaardkant die van zwaar verkeer afhankelijk is zou zich niet verder moeten ontwikkelen, aangezien het er op lijkt dat de dijk hier al een maximum verkeersbelasting heeft. Dit betekent niet dat deze bedrijven gesloten moeten worden, maar dat in geval van mobiliteit gezocht moet worden naar vervangende bedrijven met evenveel of meer werkgelegenheid maar minder verkeersbewegingen. De van oorsprong altijd al aan

wezige werven of steenfabrieken

(met afvoer over het water) zouden bijvoorbeeld een beter alternatief zijn dan overslagterreinen met veel vrachtverkeer over de weg.

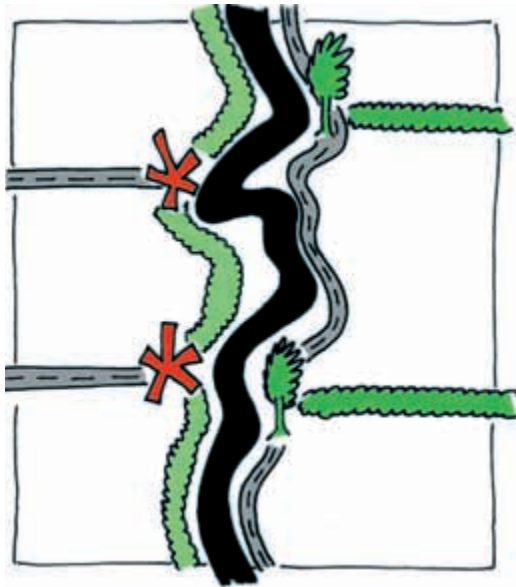
Het is niet de bedoeling om de indruk te wekken dat de bedrijvigheid langs de rivier zo veel mogelijk zou moeten wijken. Belangrijk is het signaleren van het onderscheid in de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende zijden van de rivier en het koppelen van de aard van de toekomstige bedrijvigheid aan dit onderscheid.

Omdat er in de Hollandsche IJssel op dit moment zo weinig ruimte is voor natuur moet elke kans voor natuurontwikkeling aangegrepen worden. Dit geldt voor beide zijden van de rivier. Tegelijkertijd bestaat er echter een wezenlijk verschil tussen deze zijden. Aan de zuidzijde bestaat het achterland uit de Krimpenerwaard, een ecologisch kerngebied van nationale betekenis. Aan de noordzijde bestaat het uit de droogmakerijen Zuidplaspolder en Alexanderpolder en het gebied Hitland. Alhoewel het gebied van de Hollandsche IJssel hier in verbinding wordt gebracht met het toekomstige Bentwoud (uitwerking van de ecologische hoofdstructuur) hebben deze droogmakerijen vanuit ecologisch oogpunt een meer lokale betekenis dan de Krimpenerwaard. Wanneer dus sprake is van een keuze tussen twee, aan weerszijden van de rivier gelegen plekken voor natuurontwikkeling, dan moet de keus op de zijde van de Krimpenerwaard vallen. De kans om de twee unieke milieus van de zoetwatergetijrivier en de waarden met elkaar aan de praat te krijgen mag dan niet gemist worden.

De dijken krijgen aan beide kanten een andere functie. Aan de kant van de droogmakerijen kan de dijk ontwikkeld worden met het accent op de recreatieve route. Autoverkeer kan van deze dijk geweerd worden omdat er uitstekende alternatieven zijn.

Aan de Krimpenerwaardkant houdt de dijk een functie voor het autoverkeer omdat er veel meer bebouwing langs deze dijk staat (bestemmingsverkeer) en omdat er buiten de provinciale weg die op grote afstand ligt geen andere route is. Er zou aan deze kant ook niet gekozen moeten worden voor een alternatieve route. De aantrekkende werking van zo'n route zou de landelijke karakteristiek en de mogelijkheden voor natuurontwikkeling in het gebied nadelig beïnvloeden.

Het feit dat de dijk in de Krimpenerwaard een belangrijker functie heeft voor autoverkeer dan die aan de overkant staat haaks op de wens om een ecologische uitwisseling te realiseren tussen de rivier en de waarden. Dit betekent niet dat natuurontwikkeling dan beter aan de andere kant plaats kan vinden, maar juist dat alles op alles gezet moet worden om op de weinige plekken waar dat mogelijk is toch die ecologische verbinding te realiseren.

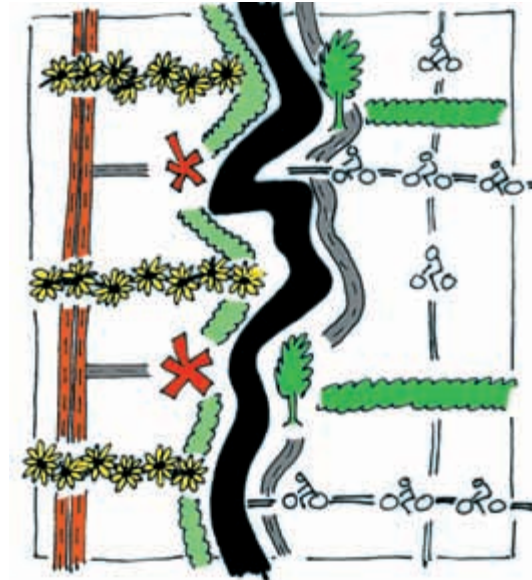


Er ontstaat een beeld van twee netwerken. De kant van de droogmakerijen heeft een aantal verkeersroutes tussen de zellingen en de infrastructuurbundel. De dijk krijgt een recreatief en cultuur-historisch karakter.

Aan de Krimpenerwaardkant vormen lange groene kavels met veel water en beplanting de verbinding tussen de natuurontwikkelingsprojecten aan de IJssel en de grotere natuur- en beheergebieden in de Krimpenerwaard. De dijk houdt hier zijn (beperkte) verkeersfunctie.

Deze netwerken zijn een erg versimpelde weergave van de basisontwikkeling waar op ingezet zou moeten worden. De werkelijkheid is veel complexer. Aan de kant van de droogmakerijen is natuurlijk ook ruimte voor natuurontwikkeling, al zal deze altijd een ander karakter krijgen dan die aan de overzijde van de rivier. Er zal aan deze kant eerder sprake zijn van een combinatie met andere functies zoals recreatie. Een goede basis voor deze toevoeging aan het netwerk vormen de tochten in de droogmakerijen, aan de achterkant van de kavels. Dit zijn de rustige zones in de droogmakerijen.

Aan de Krimpenerwaardkant zou het netwerk aangevuld moeten worden met een uitgebreid fietspadenstelsel, dat juist de fietser de mogelijkheid biedt om een alternatieve route te nemen. Dit wil niet zeggen dat de dijk ongeschikt gemaakt wordt voor fietsers, alleen dat er in de spits voor een rustige route gekozen kan worden die door het landschap van de Krimpenerwaard voert. Dit fietspadenstelsel zou kunnen bestaan uit het bestaande netwerk over de tiendwegen, aangevuld met een aantal dwarsverbindingen met de dijk, contacten met de twee pontjes en een aantal kortsluitingen parallel aan de dijk. Zo moet een stelsel ontstaan dat niet alleen qua natuurschoon of recreatieve kwaliteit met de dijk kan concurreren, maar ook een volwaardig alternatief vormt als effectieve fietsroute naar school of naar het volgende dorp. Deze oplossing lijkt, ondanks de problemen met de verschillende eigendommen van de kavels, toch beter realiseerbaar dan een vrijliggend fietspad bij of aan de dijk. Het is bijna onmogelijk om zo'n oplossing continu te maken, waardoor er allerlei deeloplossingen gevonden moeten worden die het doel, het geven van een fietsvriendelijk alternatief, verzwakken.

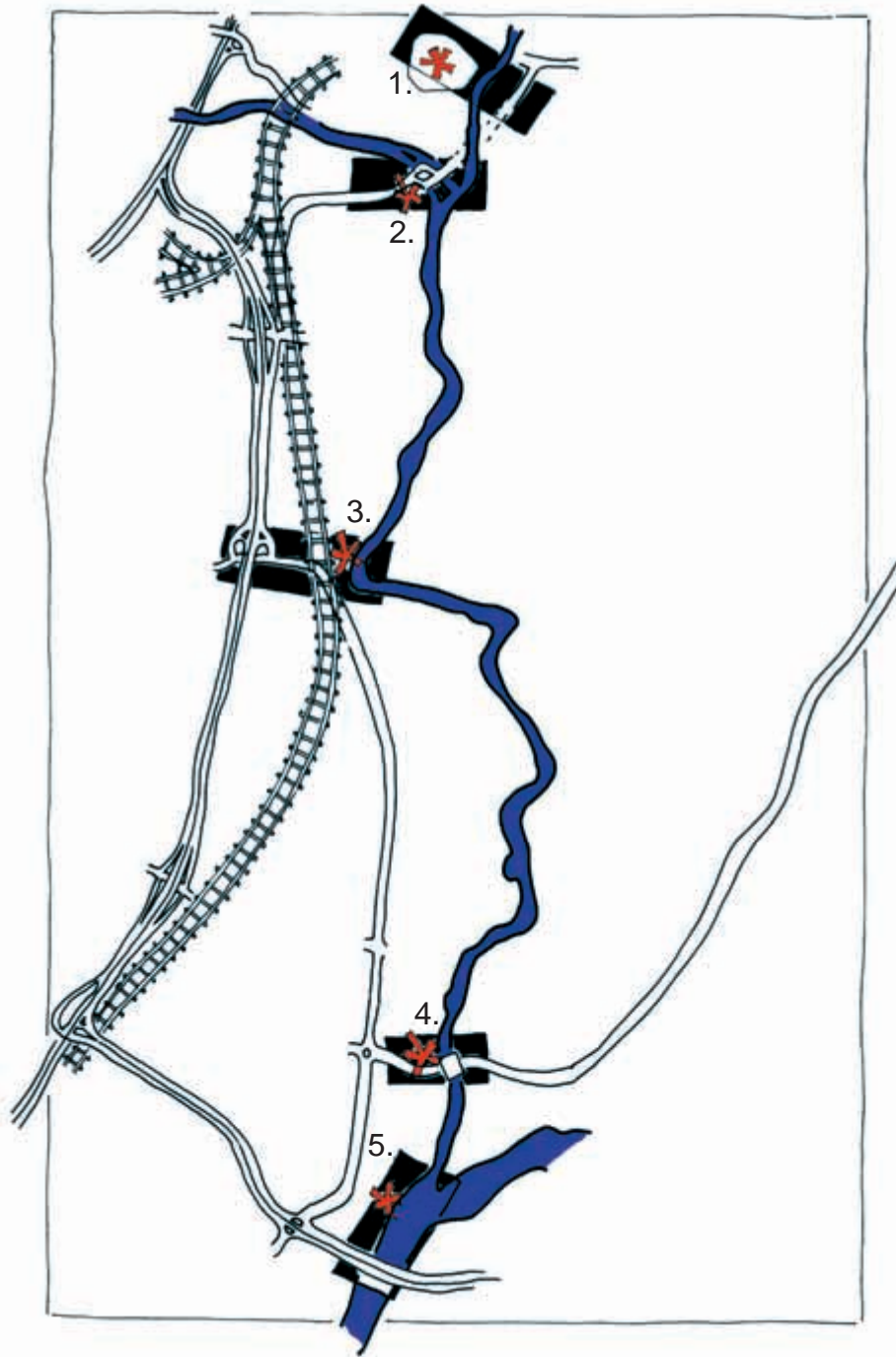


4. ANKERS AAN DE HOLLANDSCHE IJSSEL

Plekken aan de IJssel die een grotere betekenis hebben dan alleen voor de plek zelf worden ankers genoemd. Enerzijds worden de ankers gevormd door de raakpunten van de in het vorige hoofdstuk beschreven netwerken met de IJssel. Anderzijds gaat het om plekken die in de loop van de geschiedenis al een bijzondere betekenis hebben verworven of nu de ruimte bieden om een bijzondere betekenis te creëren.

De aard van de ankers die door de netwerken worden beïnvloed is aan beide zijden van de IJssel verschillend. Aan de kant van de droogmakerijen heerst immers de sfeer van de Randstad, terwijl in de Krimpenerwaard een totaal ander krachtenveld speelt. Dat levert voor de ankers aan beide kanten verschillende kansen en belemmeringen op. Aan de Krimpenerwaardkant liggen mogelijkheden voor het ontwikkelen van bijzondere natuurontwikkelingsprojecten, de Groene ankers. Aan de kant van de droogmakerijen liggen de kansen meer in een stedelijke sfeer, de Rode ankers.

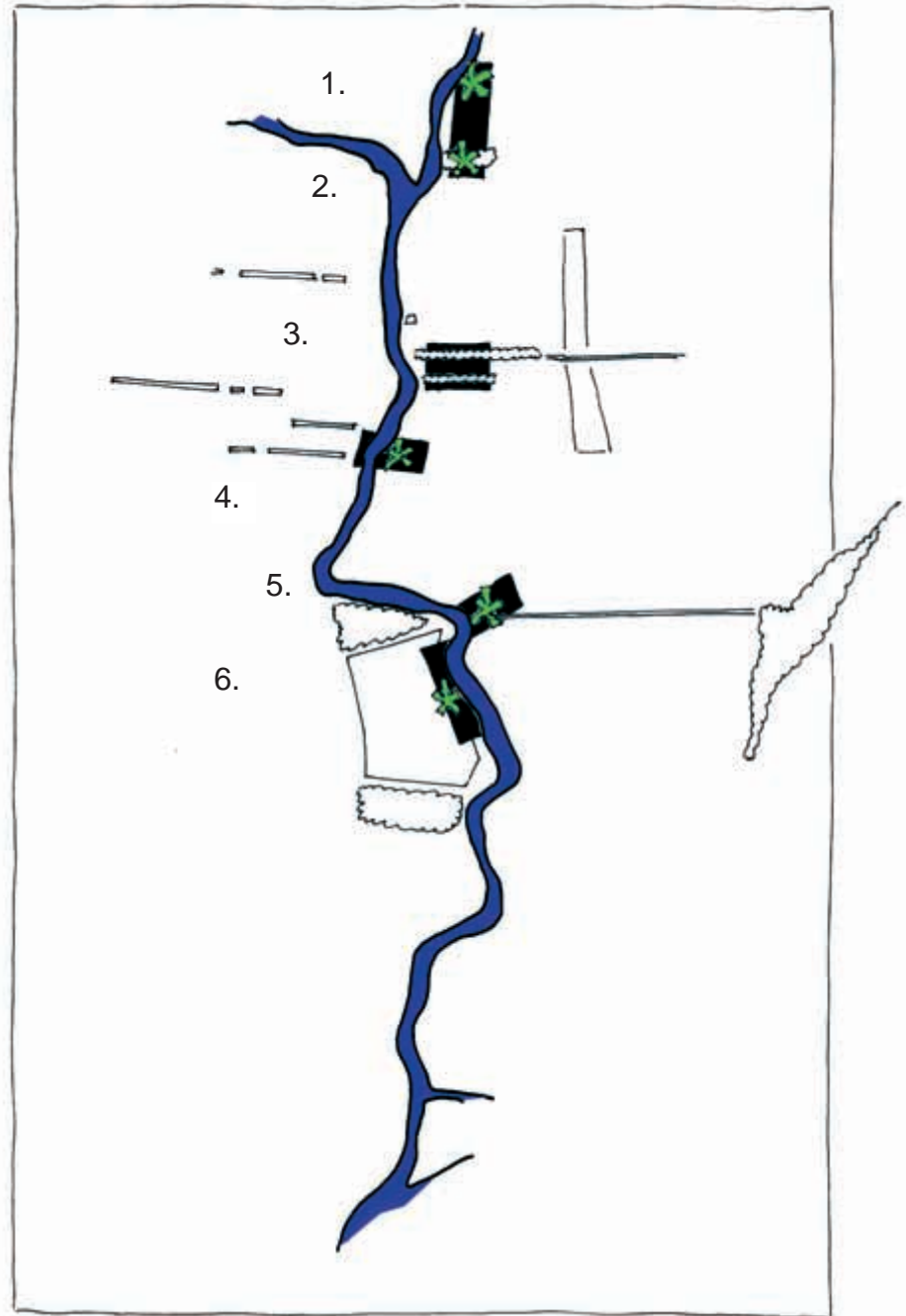
De ankers die niet voortkomen uit de netwerken zijn onderverdeeld in Blauwe en Gele ankers. De blauwe ankers zijn plekken die een bijzondere betekenis kunnen krijgen vanuit de ecologische potentie die de rivier heeft. De gele ankers worden gevormd door plekken die in een rivierenlandschap altijd een bijzondere betekenis hebben: de bruggen en pontjes in het gebied.



4.1. Rode ankers.

Aan de kant van de droogmakerijen bestaat de kans om ankers te maken in een stedelijke sfeer. Zelfs met functies die meer verkeer aantrekken. Dit kan immers snel de snelweg bereiken. Zo'n stedelijk anker kan van alles zijn. Er kan gedacht worden aan een bijzondere werklocatie, aan een pretpark, een jachthaven, een museum, een klimhal, bijzondere woningen die ook robuuster en hoger kunnen zijn, winkelcombinaties etc. Functies die een groter publiek trekken en een uitstraling op de omgeving en op de rivier hebben. Dit wil niet zeggen dat er op deze plekken alleen aan metropolitane beelden gedacht moet worden, maar op het moment dat ook hier woonwijken met een standaard programma terechtkomen, wordt er een kans gemist. Langs de IJssel is aanleiding voor vijf stedelijke ankers:

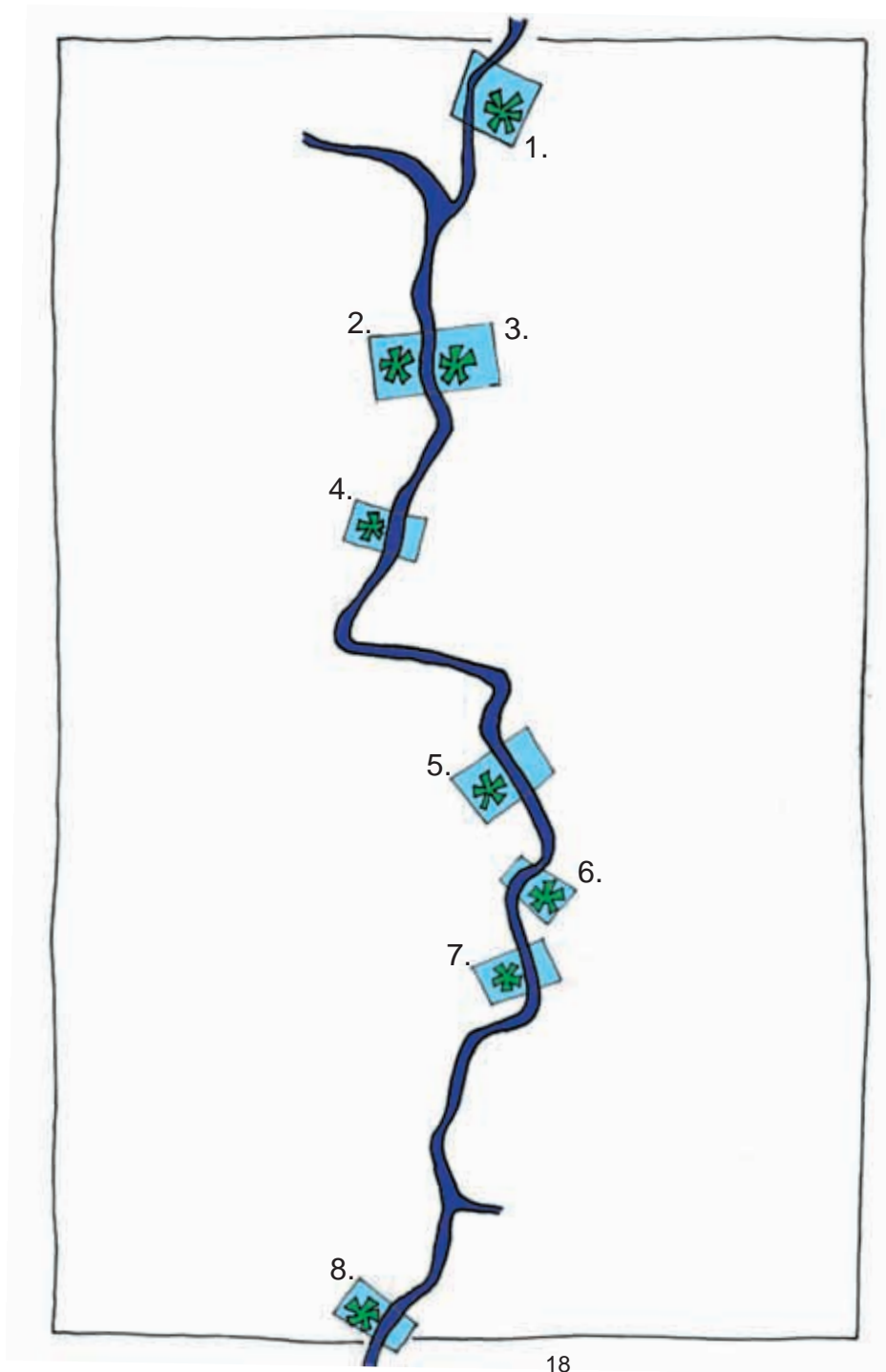
1. De combinatie van het centrum van Gouda, het front naar de IJssel, en het relatief open gebied aan de overkant van de rivier, waar de kans bestaat om zichten te maken de Krimpenerwaard in, levert een voor dit gebied unieke plek op. Aan de Goudse kant van de rivier kan een nieuwe stedelijke ontwikkeling de oever van de IJssel een nieuwe impuls geven. Aan de kant van de Krimpenerwaard van de IJssel kan, wanneer de asfaltfabriek Koudasfalt verdwijnt, ingezet worden op een landschappelijke ontwikkeling, die voor heel Gouda betekenis kan hebben.
2. Daar waar de Gouwe en de IJssel bij elkaar komen en de eventuele toekomstige randweg van Gouda de IJssel zou moeten kruisen, ligt het sluseiland. Een stedelijke ontwikkeling van dit gebied kan wellicht de middelen leveren om een interessante landschappelijke investering te doen in de Krimpenerwaard, tussen de dijk van de Hollandsche IJssel en de Gouderakse Tiendweg, zodat dit gebied open kan blijven.
3. Het enige punt waar de gemeente Nieuwerkerk aan de IJssel ook echt raakt aan de IJssel, ligt bij van de zelling Blok. Dit is tegelijkertijd ook de plek waar de 'infrastructuurbundel' (snelweg, spoor, provinciale weg) het dichtst bij de rivier komt. De ontwikkeling van de zelling zou aan kunnen sluiten op deze infrastructurele aanknopingspunten en een bijzondere waterknoop van Nieuwerkerk kunnen worden. Een plek waar op zijn minst heel Nieuwerkerk van moet kunnen profiteren, maar gezien de verbindingen die er liggen eigenlijk nog een veel groter gebied.
4. Een van de meest bijzondere punten langs de Hollandsche IJssel is de stormvloedkering. De kering vormt een knelpunt in de verbinding tussen de Krimpenerwaard en Rotterdam. Tijdens spitsuren wordt gebruik gemaakt van het fietspad om het verkeer af te wikkelen en staat het verkeer tot ver in Krimpen of Capelle vast. Buiten de spitsuren is de kering echter goed te bereiken. Dit is ook het punt waar Capelle tot nu toe ook het hoogst gebouwd heeft. Daar is ook aanleiding voor want de plek vormt een schakelpunt tussen Capelle/Krimpen en de wereld van de Rotterdamse haven. Ook hier zou achter de dijk ruimte zijn voor een ontwikkeling die de bijzonderheid van dit punt langs de Hollandsche IJssel nog eens benadrukt.
5. Het laatste punt waar aanleiding is voor een bijzondere stedelijke ontwikkeling ligt daar waar de IJssel uitmondt in de Nieuwe Maas. De toch robuuste wereld van de Hollandsche IJssel wordt op dit punt ineens kleinschalig vergeleken met de maat en kracht van de Rotterdamse waterwereld, waarvan hier een aantal enorme werven het beeld bepalen. Moeilijkheid is hier dat de verbinding met het achterland niet zo eenvoudig is als bij de andere stedelijke ankers.



4.2. Groene ankers.

De Krimpenerwaardkant kenmerkt zich door de grote potentie voor natuurontwikkeling. De IJssel is een van de weinige getijrivieren in Nederland. Dat betekent dat op het raakpunt van deze twee gebieden bijzondere kansen bestaan om twee ecologisch interessante werelden met elkaar te verbinden. Misschien niet letterlijk, dat is moeilijk vanwege het steeds doorgaande boerderijenlint, maar wel in de vorm van stapstenen tussen de verschillende milieus. De zellingen kunnen hierbij een bijzondere rol vervullen als tussenstap tussen de Krimpenerwaard en de getijrivier. De inrichting van de zellingen moet passen bij een zoetwater-getijrivier. Dit betekent dat de karakteristieke zonering van kaal slik - biezen - riet - wilgen niet mag ontbreken. De natuurontwikkeling zou zodanig vormgegeven moeten worden dat het menselijk ingrijpen dat de ontwikkeling in gang zet zichtbaar blijft. Langs de IJssel is op zes plekken aanleiding voor een natuurlijk anker:

- 1.** Tegenover het centrum van Gouda, daar waar nu de asfaltfabriek staat, ligt de mogelijkheid om een combinatie te maken tussen een bescheiden stedelijke ontwikkeling en een open, natuurrijk gebied. Aan de eventuele stedelijke ontwikkeling moeten hoge kwaliteitseisen worden gesteld. Eventueel zou in het onbebouwde gebied een combinatie gezocht kunnen worden met de waterzuiveringsinstallatie voor een bijzondere vorm van waterbeheer.
- 2.** Iets ten zuiden van het vorige groene anker, bij IJsseloord, ligt een van de weinige doorbraken in het lint van bebouwing tussen Krimpen en Gouda. Hier vormt een typische combinatie van bosjes en water een eerste aanzet voor een verbinding met het achterland.
- 3.** Een volgende bijzondere zone is langs de Stolwijkse Boezem en verder langs de Stolwijker vliet. Het is hier zo goed als onmogelijk om contact met de rivier te maken, maar dat kan misschien wel indirect, iets verder naar het zuidwesten, waar een vergelijkbare strook van bosjes en water wel door het lint prikt.
- 4.** De twee zellingen Geitenwei en Schanspolder zijn de enige twee zellingen met grote onbebouwde buitendijkse terreinen, die aansluiten op het niveau van de dijk. Bovendien ligt tussen deze twee zellingen een wiel, dat wederom een (kleine) doorbraak door het lint vormt. In een strook, aansluitend op de torenvliet, zou het contact gezocht kunnen worden met het natte gebied van de polder Achterbroek.
- 5.** Aan het uiteinde van de Berkenwoudse hoge en lage boezem ligt de insteekhaven bij de houthandel Heuvelman. In deze insteekhaven ligt een aantal verwaarloosde boten. De Berkenwoudse Boezem heeft een rechtstreekse verbinding met het Loetbos en is daarom extra interessant. Mooier is het nog wanneer ter plekke van de insteekhaven een bijzondere natuurlijke ingreep gedaan kan worden. In aansluiting op het hierboven beschreven bijzondere karakter van de natuurontwikkeling tussen Krimpenerwaard en Hollandsche IJssel kunnen de verwaarloosde boten, ontdaan van alle vervuilende ingrediënten, wellicht een rol spelen.
- 6.** Het laatste groene anker bevindt zich aan de kant van de droogmakerijen en bestaat uit de hele strook van de 'Kortland en Kleinpolder' tot 'Groot Hitland'. Dit gebied is bijzonder omdat het het grootste aaneengesloten, onbebouwde gebied aan de Hollandsche IJssel is en het bovendien via de hitlandzone de verbinding legt met de groene gebieden boven Rotterdam. Het groen van dit anker heeft een andere tint dan dat van de ankers aan de overkant van de rivier, omdat hier een sterkere combinatie met recreatieve functies wenselijk is.

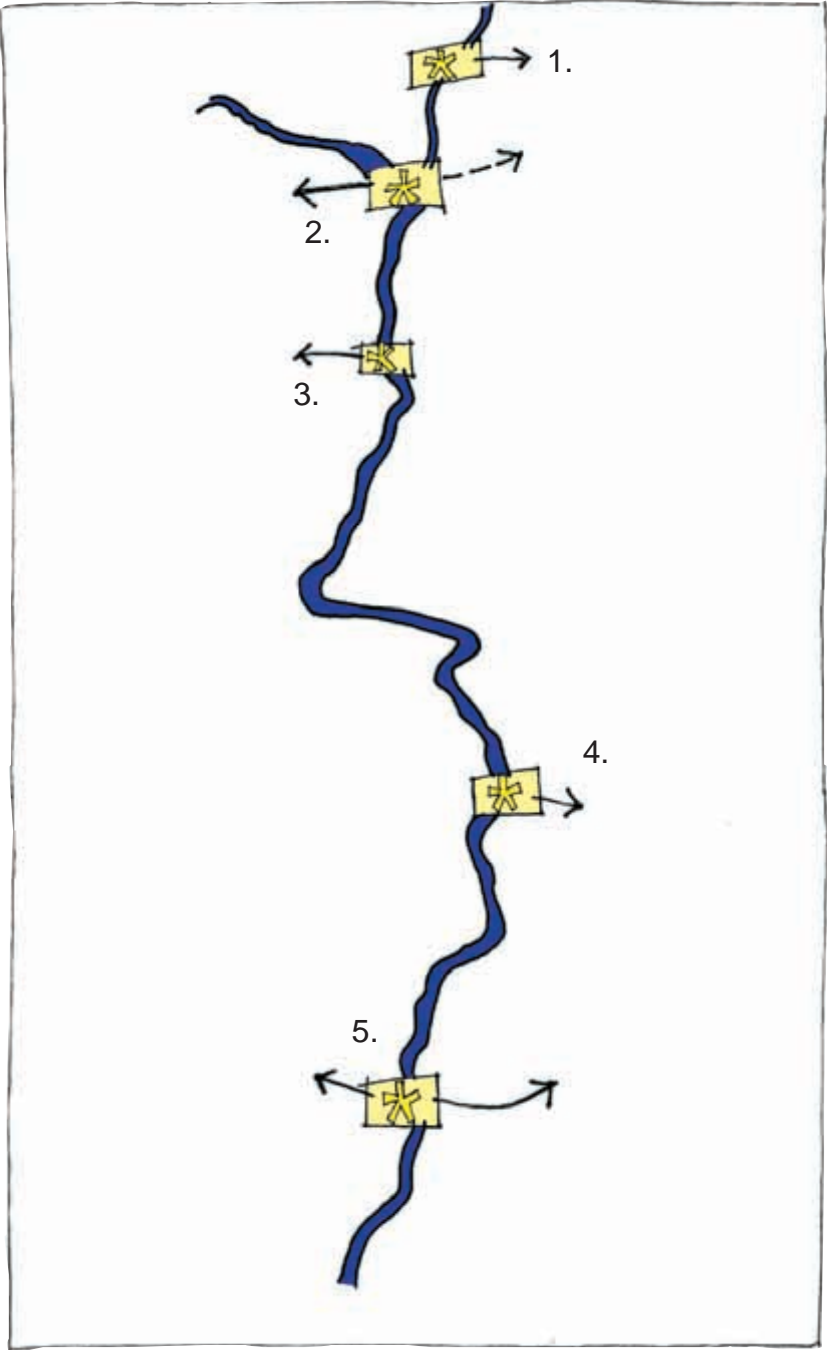


4.3. Blauwe ankers.

De Hollandsche IJssel is een zoetwatergetijrivier. Dat betekent dat de natuur in het water en op de grens van land en water onder invloed staat van eb en vloed. Met name in het gebied dat bij laag water droog valt en bij hoog water onder loopt kunnen zich voor dit milieu specifieke organismen vestigen. Voor Nederland en daarbuiten zijn zoetwatergetijrivieren zó bijzonder dat alle kansen om dit milieutype te ontwikkelen aangegrepen dienen te worden. In de Hollandsche IJssel is de ruimte voor natuurontwikkeling op veel plaatsen beperkt door de functie als hoofdvaarroute, de bebouwing op de zellingen en de vervuiling. Om betekenis te geven aan de zoetwatergetijrivier als bijzonder natuurlijk milieu moet elke plek waar enige ruimte is benut worden voor natuurontwikkeling, al dan niet in combinatie met andere functies. Zo kan in de rivier een snoer van natuurlijke pareltjes ontwikkeld worden met een betekenis die recht doet aan het unieke van deze rivier.

De blauwe ankers zijn plekken in de IJssel waar de beschikbare ruimte voor natuurontwikkeling relatief groot is of waar de ontwikkeling van natuur een bijzondere betekenis heeft:

1. Tegenover het stadsfront van Gouda, op en rond het terrein van Koudasfalt, bestaat de kans om een waterrijk natuurgebied te ontwikkelen in combinatie met op het water georiënteerde recreatie en een op het gebied afgestemde stedelijke ontwikkeling.
2. De mogelijkheden worden onderzocht om ten oosten van Moordrecht een getijdenkreek in een zelling te graven, waardoor in de rivier een langwerpige eiland ontstaat.
3. Wanneer besloten wordt de zellingwijk in Gouderak te saneren door middel van het afgraven van de vervuilde grond ontstaat er ruimte voor natuurontwikkeling. Deze zou een extra dimensie krijgen aangezien het hier om een van de meest vervuilde locaties van de rivier gaat. Dat zou benadrukt moeten worden door de natuurontwikkeling zo vorm te geven dat het menselijk ingrijpen altijd zichtbaar blijft.
4. Ten westen van Moordrecht kunnen de rivieroeveren over een relatief groot gebied een nieuwe impuls krijgen.
5. Het voormalige balkengat aan de grens tussen Moordrecht en Nieuwerkerk is nog gescheiden van de rivier door een dunne wand van rietpluimen die op de smalle balkenkade staan. Vroeger werd hier hout verduurzaamd. Bij het versterken van de natuurwaarden in het gebied moet rekening gehouden worden met de buitengewone cultuur-historische waarde van deze plek. De natuurontwikkeling kan hier plaats vinden in combinatie met de plannen voor een jachthaven.
6. Langs de Groenendijk, tegenover het monument, is de voormalige zelling in de golven verdwenen. Hier is ruimte voor langwerpige eilanden met daarachter getijdekreeken.
7. Het gebied rond de voormalige jachthaven 't Zandrak wordt herontwikkeld. Een onderdeel hiervan is het natuurlijk inrichten van de oevers. De slibvlakte aan de oostzijde moet hierbij bewaard blijven.
8. Bij de monding van de Hollandsche IJssel in de Nieuwe Maas staan biezten. De ontwikkeling van deze karakteristieke vegetatie moet zoveel mogelijk gestimuleerd worden.



4.4. De gele ankers.

Bruggen en pontjes hebben altijd een bijzondere betekenis. Niet alleen vanwege het feit dat het simpelweg de plekken zijn waar je de rivier kunt kruisen. Het zijn de plekken waar in het verleden belangrijke veldslagen geleverd werden, waar staaltjes van civieltechnisch vernuft getoond worden en waar handel en transport opbloeden. Kortom plekken die een afspiegeling vormen van de culturele identiteit van een gebied. Het zijn de visitekaartjes van een dorp of stad, aangezien het ook deze plekken zijn die flessenhalzen vormen voor recreatief en doorgaand verkeer. De Hollandsche IJssel kent op dit moment maar twee bruggen en twee veerdiensten, waarvan er één alleen voor langzaam verkeer dient. De schaarsheid van de verbindingen maakt die bruggen en pontjes die er zijn extra belangrijk. Toch is dit niet af te lezen aan de huidige vormgeving van die plekken.

1. De brug bij Gouda is op dit moment niet veel meer dan een verkeersknelpunt. Wanneer deze brug enigszins ontlast zou kunnen worden en bijzondere functies een plaats in de omgeving van de brug zouden kunnen krijgen, zou dat de betekenis van de plek ten goede komen.
2. Het is nog onzeker of de eventuele toekomstige kruising van de randweg van Gouda met de Hollandsche IJssel met behulp van een tunnel of een brug zal plaatsvinden. In ieder geval wordt het qua verkeersbelasting de belangrijkste kruising met de Hollandsche IJssel in het deel tussen Krimpen/Capelle aan de IJssel en Gouda. Dat gegeven moet zich in de presentatie van het kunstwerk naar zijn omgeving uitdrukken.
3. Het veer bij Gouderak\Moordrecht. Het bijzondere pontje (180 graden keren op de rivier) is de enige verbinding tussen Gouderak en Moordrecht. Aan beide zijden van de rivier zou ingezet moeten worden op het creëren van een verblijfsgebied dat recht doet aan de entreesituatie.
4. Het voet- en fietsveer bij Ouderkerk a/d IJssel. Ook hier bestaat de mogelijkheid om bij de veerstoep in Ouderkerk een bijzondere openbare ruimte aan het water te maken.
5. De stormvloedkering bij Krimpen/Capelle. Dit was de eerste ingreep in het kader van de deltawerken. Behalve aan het bouwwerk zelf, een prachtig kunstwerk, is aan niets het belang van deze plek af te lezen. In plaats van de auto's elke dag in de spits van het fietspad gebruik te laten maken, moet hier een ambitieuze oplossing voor het verkeer worden bedacht. De vormgeving van de openbare ruimte mag hier bovendien niet onder doen voor de architectuur van het kunstwerk.

De aard van de hier boven beschreven ankers is divers, evenals de reden waarom ze in het lijstje zijn opgenomen. Dat betekent dat ook de uitwerking van de ankers verschillend zal zijn, zowel wat betreft de functies als de manier waarop de ankers vormgegeven worden. Het is niet de bedoeling om bij elk anker in te zetten op grootstedelijke ingrepen. Eén ding is echter bij alle ankers belangrijk. De onderkenning dat deze plekken een bijzondere betekenis hebben of kunnen krijgen. En dat de ambitie bij de vormgeving van deze plekken daarom evenredig hoog moet zijn.

Deel



5. DE SPELREGELS VAN DE DIJKEN EN DE OEVERS.

B

Binnen de regionale context zijn er drie zaken die eenheid brengen tussen de zellingen: het water van de Hollandsche IJssel, de oevers langs de rivier en de dijken. De vormgeving van de laatste twee zal een belangrijke invloed uitoefenen op het karakter van de hele IJssel. De dijken en oevers zullen de basis vormen voor de beleving van: "Ik ben in het Hollandsche IJsselgebied." Het is belangrijk om ze in het landschap op een eenduidige manier te behandelen, te meer omdat de zellingen onderling zulke grote verschillen vertonen.

5.1. De dijken.

De dijken van de Hollandsche IJssel vormen het belangrijkste waarnemingspodium voor het gebied, zowel in de richting van de rivier als van het binnendijkse gebied. Door de grote hoogte van de dijken is het vaak mogelijk om over de gebouwen heen te kijken en er zijn op verschillende plekken prachtige vergezichten. De dijken vormen steeds een sterke scheiding tussen de wereld van de rivier en de wereld binnen de dijken. Door de snel wisselende karakters van de wereld van de rivier is het continue karakter van de dijk des te belangrijker. Aan de dijk kun je ook zien dat je nog steeds in het Hollandsche IJsselgebied bent. Om deze kwaliteit vast te houden is het nodig dat nieuwe ontwikkelingen aan een aantal kenmerken voldoen. Deze kenmerken zijn in de spelregels op de volgende pagina's aangegeven. Steeds moet daarbij de volgende vraag in het achterhoofd gehouden worden: Hoe kun je de dijk zó vormgeven dat deze als een bijzonder element in het gebied herkenbaar blijft? Wanneer dit versterken van de herkenbaarheid van de dijk niet de enige overweging voor een spelregel is dan staat de andere overweging apart bij de spelregel uitgelegd.

De belangrijkste functie van de dijken is primaire waterkering. Toekomstige ontwikkelingen aan of op de dijk mogen niet ten koste gaan van de veiligheid. De factoren welke de kwaliteit van de waterkering bepalen (hoogte, sterkte, stabiliteit, erosiebestendigheid) mogen niet worden geschaad. Dit betekent niet dat er niets meer aan of op de dijk mogelijk is. Het houdt slechts in dat elke nieuwe ontwikkeling bovenstaande randvoorwaarde meekrijgt.

Door het aanplempen van de grond gaat het karakter van de dijk verloren. Het onderscheid tussen de dijk en andere straten is verdwenen.

Het hoogteverschil is een eerste aspect waardoor een dijk herkenbaar is.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de situatie op de onderste dia uit nood geboren is (bij de dijkverzwaring). Bij de toekomstige uitwerking van dit thema moet rekening gehouden worden met de wensen van de dijkbeheerder.



Niet zo

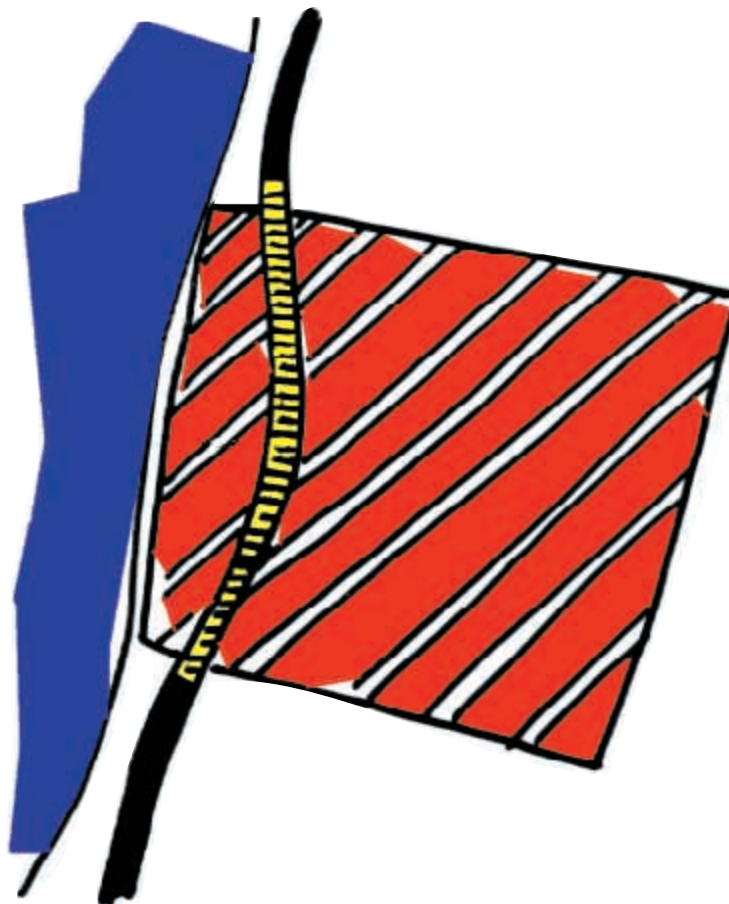
De dijk heeft altijd een **hoogteverschil** met de aangrenzende gebieden. **Dit is ook het geval wanneer de woningen pal aan de dijk staan.**

maar zo



De dijk krijgt slechts

twee bestratingstypes: **asfalt** buiten de dorpskernen en **klinkers** in het dorp.



Dit versterkt het onderscheid tussen de delen van de dijk buiten de kernen en die in de kernen. Binnen de kernen heeft de dijk vaak ook een andere betekenis (vaak de straat met de winkeltjes en de kerk etc.)

Het is het mooist wanneer het asfalt buiten de kernen op een bijzondere manier afgestrooid wordt en de klinker binnen de kernen alleen voor de dijk gebruikt wordt (bv. IJsselsteentje). Zo is het onderscheid tussen de dijk en de andere straten in het gebied sterker.

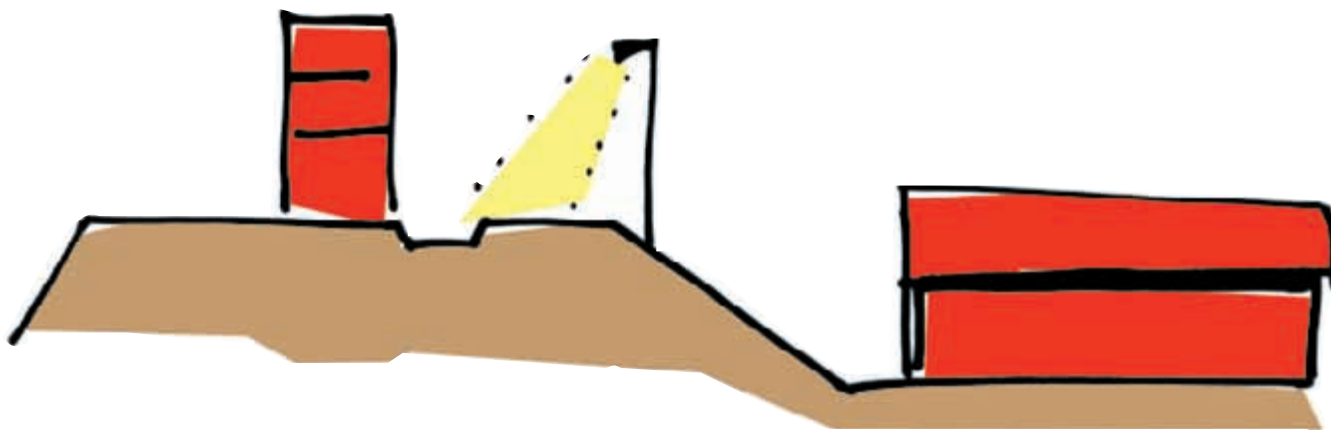
De dijk kent **één type begeleidend straatmeubilair**

(verlichting, borden, vangrail) Dit wordt steeds op een **specifieke manier geplaatst**.



Niet zo

Verlichting staat steeds aan de landzijde van de dijk.



Het uitzicht vanaf de dijk naar het water is het meest open en het langst. De landkant van de dijk wordt nu al gekenmerkt door meer variatie. Met deze spelregel kan het uitzicht vanaf de dijk naar het water toe 'schoon' gehouden worden.

's Nachts ontstaat er geen lichtgordijn tussen dijk en water en overdag wordt het zicht niet onderbroken door de masten langs het water. Door dit ook ter hoogte van de zellingen en in de kerren consequent vol te houden kan voelbaar gemaakt worden waar het water is en waar het land.

De beplanting aan de waterzijde van de dijk mag, vanaf de dijk gezien, niet boven ooghoogte uitkomen, behalve bij de zellingen.

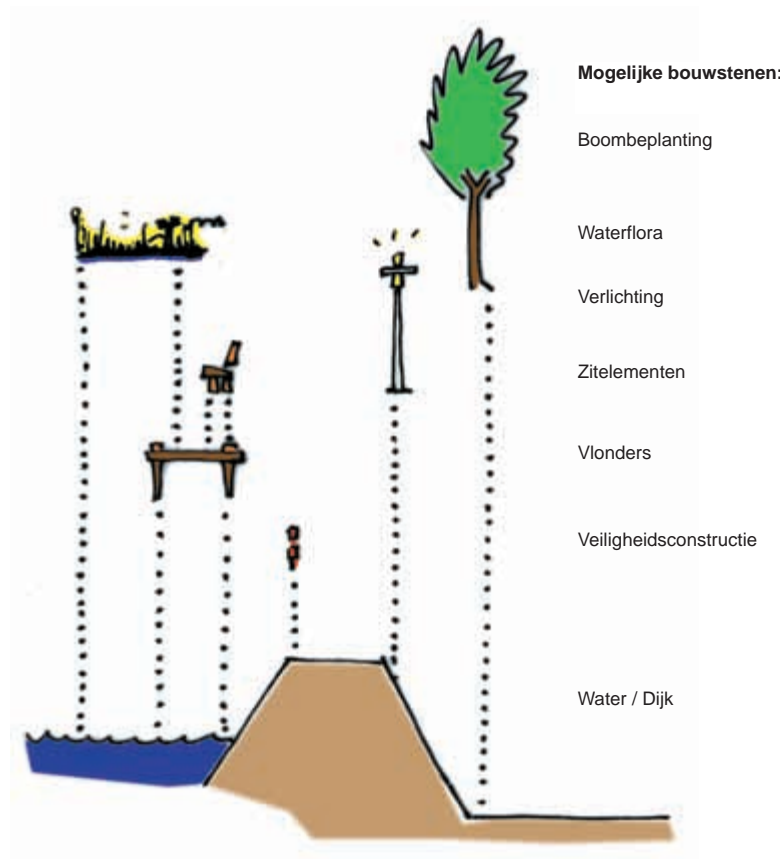


Zelling



Dijk

Er wordt **één type ontwerp** gemaakt voor de
contactpunten tussen dijk en water.



Hiermee wordt bedoeld dat de bouwstenen waarmee de contactpunten vorm krijgen steeds hetzelfde zijn. Deze kunnen vervolgens per locatie op een specifieke manier ingezet worden. Zo ontstaat een steeds terugkerend, herkenbaar beeld, dat door zijn ritmiek een grote bijdrage kan leveren aan de karakteristiek van de Hollandsche IJssel

De dijken mogen geen functie krijgen voor het doorgaande verkeer. Bestemmingsverkeer aan de 'droogmakerijkant' houdt in dat de dijk een zeer beperkte functie voor gemotoriseerd verkeer krijgt. Onderzocht zou moeten worden of de dijk tussen Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel en tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Capelle a/d IJssel niet afgesloten kan worden voor gemotoriseerd verkeer, zodat de recreatieve functie van de dijk hier nog meer benadrukt kan worden.

Aan de 'Krimpenerwaardkant' houdt de dijk zijn verkeersfunctie, de ingrepen moeten er hier op gericht zijn om de verkeersdruk zo goed mogelijk het hoofd te bieden.

De dijken worden **alleen geschikt** gemaakt voor het **bestemmingsverkeer**.



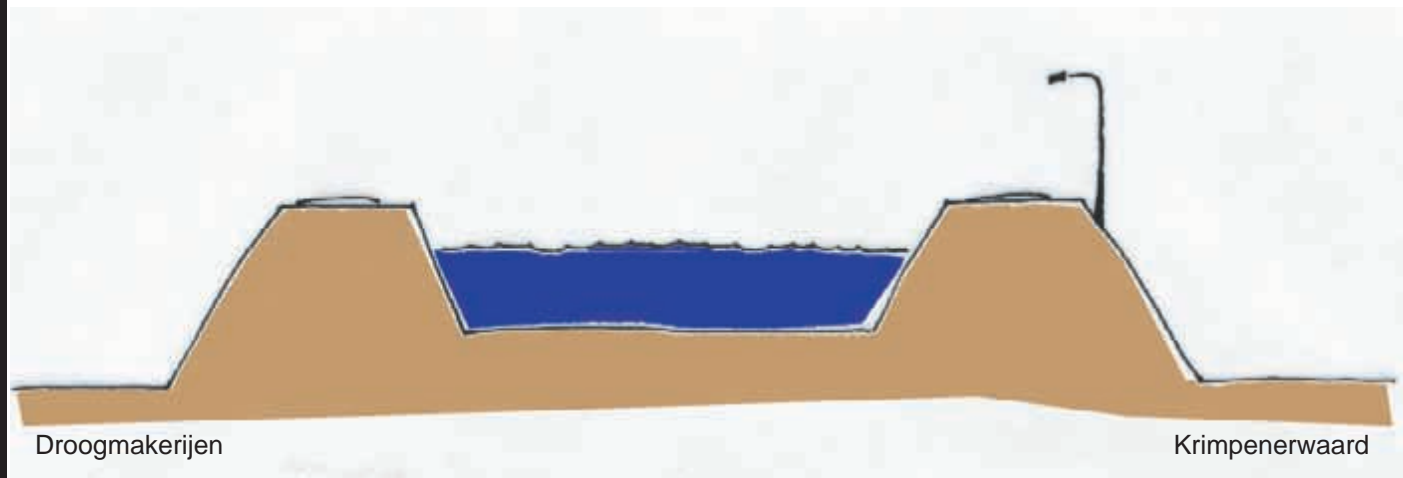
Het ligt voor de hand dat de dijken aan de beide kanten van de rivier verschillend zijn. Ze hebben immers door de verschillende invloedssferen een totaal andere functie en karakter. Dit verschil leidt ook tot een aantal spelregels.

De verschillende verkeersfuncties van de twee dijken maken het mogelijk om de dijken op een verschillende manier vorm te geven. De volgende vier spelregels zijn consequenties die uit het verschillend belang van de verkeersfunctie van de dijk getrokken worden. Zo kan een karakteristiek verschil ontstaan tussen de twee zijden van de rivier, dat aansluit bij de in hoofdstuk twee en drie beschreven krachtenvelden en netwerken.

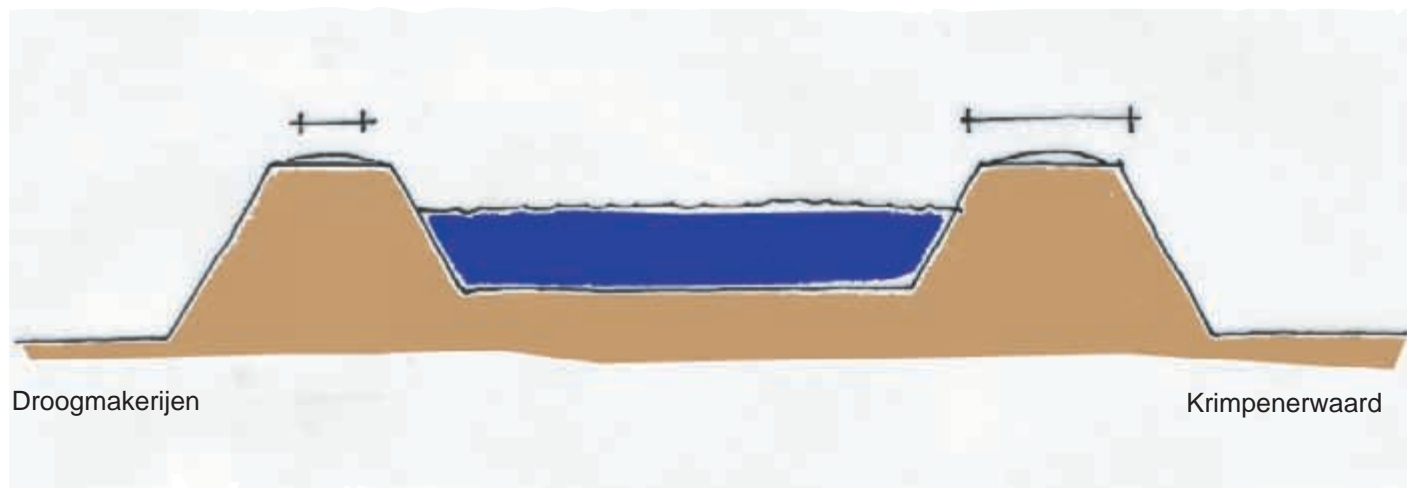
Steeds is bij de spelregels ook een overweging geweest om zo min mogelijk obstakels tussen het water en de dijk te situeren terwijl er toch een veilige oplossing tot stand komt.

Aan de **droogmakerijkant** wordt **verlichting** van de dijk **beperkt tot de kernen**.

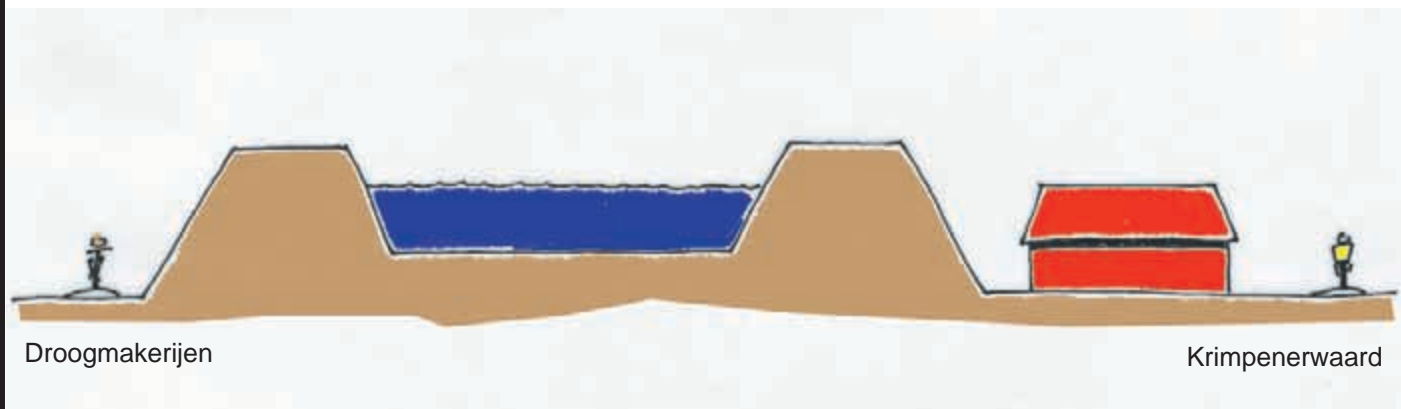
Aan de **Krimpenerwaardkant** wordt de **dijk continu verlicht**.



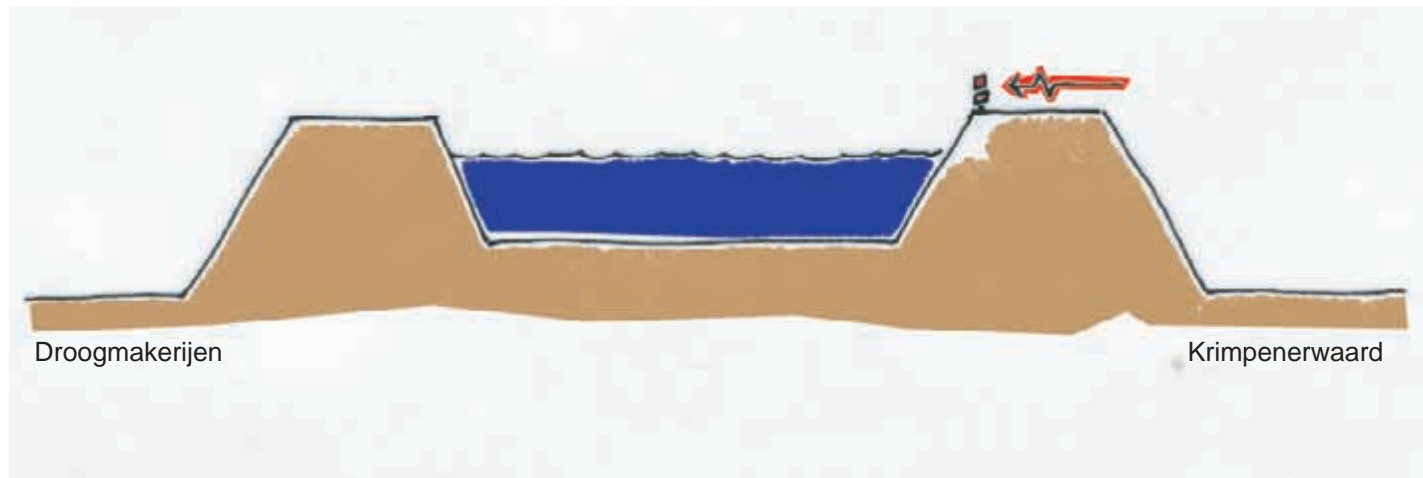
Aan de kant van de **droogmakerijen** is het **wegprofiel** op de dijk **smaller**
dan aan de kant van de **Krimpenerwaard**.



Aan de kant van de **droogmakerijen** is een **fietspad** gekoppeld aan de dijk.
Aan de **Krimpenerwaardkant** loopt het **fietspad** achter het boerderijenlint.



Aan de kant van de **droogmakerijen** wordt aan de waterzijde
geen veiligheidsconstructie aangebracht in de bochten van de dijken.



5.2. De oevers.

De Hollandsche IJssel is op dit moment geprofileerd als een snelweg voor binnenvaartschepen. Er is zo effectief mogelijk met de ruimte omgegaan. Er is amper aandacht besteed aan de vormgeving van de oevers. Dat heeft geresulteerd in een beeld van hoge damwanden en oevers van puin en beton. Toch zijn het de oevers die vanaf het water het beeld bepalen. Dat is des te sterker omdat door de hoge dijken de rivier echt een binnenwereld is geworden.

Aangezien de Hollandsche IJssel de belangrijkste staande-mast-verbinding is tussen de Zeeuwse wateren en het IJsselmeergebied, komt er veel recreatievaart over de rivier. Voor hen vormen de oevers een belangrijke karakterisering van het hele gebied en de enige aanleiding om eventueel aan land te gaan. Vanwege die karakterisering en het ontbreken van een aantrekkelijke aanleiding wordt het gebied nu door de waterrecreant beschouwd als iets waar je zo snel mogelijk doorheen moet.

Ook bij de oevers geldt dat ze een belangrijke functie vervullen in de waterkering van de rivier. Bij de uitwerking van de hiernavolgende thema's moet daar terdege rekening mee gehouden worden. Een belangrijke karakteristiek van de oevers van de Hollandsche IJssel is verder dat er een grote diversiteit aan verschillende soorten oevers bestaat: damwanden, strakke dijken, slik en rietoevers komen op dit moment allemaal voor. In de toekomst moet voorkomen worden dat er ingezet wordt op één type oever. Het is van belang de diversiteit te behouden.

In samenwerking met Rijkswaterstaat wordt momenteel onderzocht hoe een bijdrage geleverd kan worden aan een aantrekkelijk beeld en een vergroting van de ecologische potenties van de oevers. Dit heeft vooralsnog geresulteerd in de volgende spelregels:



De oevers zijn in de centra van stads- en dorpskernen 'hard' (kade)



en buiten de kernen zo veel mogelijk 'zacht'.



De kernen zijn compact: de huizen staan er dicht op elkaar en de overgang van het dorp naar de rivier is vaak kort en abrupt. Damwanden passen bij dat beeld. Bovendien zijn de kernen vaak de plekken waar boten een aanlegplaats moeten hebben.

De damwanden zijn het beeld van de Hollandsche IJssel echter wel gaan overheersen. Te pas en te onpas wordt gebruikt gemaakt van een te 'harde' overgang van land naar water. Voorgesteld wordt om het onderscheid tussen de oevers in de kernen en die daarbuiten sterker te maken.

Buiten de kernen worden damwanden die niet noodzakelijk zijn verwijderd; binnen de kernen worden geen nieuwe damwanden aangebracht.

De oevers moeten zoveel mogelijk worden gekenmerkt door de



vegetatie die hoort
bij een zoetwater-
getijrivier.

Dit geldt zowel binnen als buiten de ker-
nen.



Oeverbeplanting krijgt **in de kernen** een meer **cultureel** karakter.

Buiten de kernen worden **voorwaarden** geschapen voor **natuurontwikkeling**.

Om het onderscheid tussen de oevers in en buiten de kernen sterker te maken wordt gebruik gemaakt van verschillende vormen van oeverbeplanting. In de kernen kan de beplanting aangelegd worden. Dan ontstaat er sneller een mooi resultaat. Bovendien kunnen de oevers hier meer geschikt gemaakt worden voor diverse vormen van gebruik. Buiten de kernen wordt rustig afgewacht hoe de beplanting zich spontaan ontwikkelt op daarvoor aangewezen plekken. Hier ligt het accent ook meer op puur natuurontwikkeling.

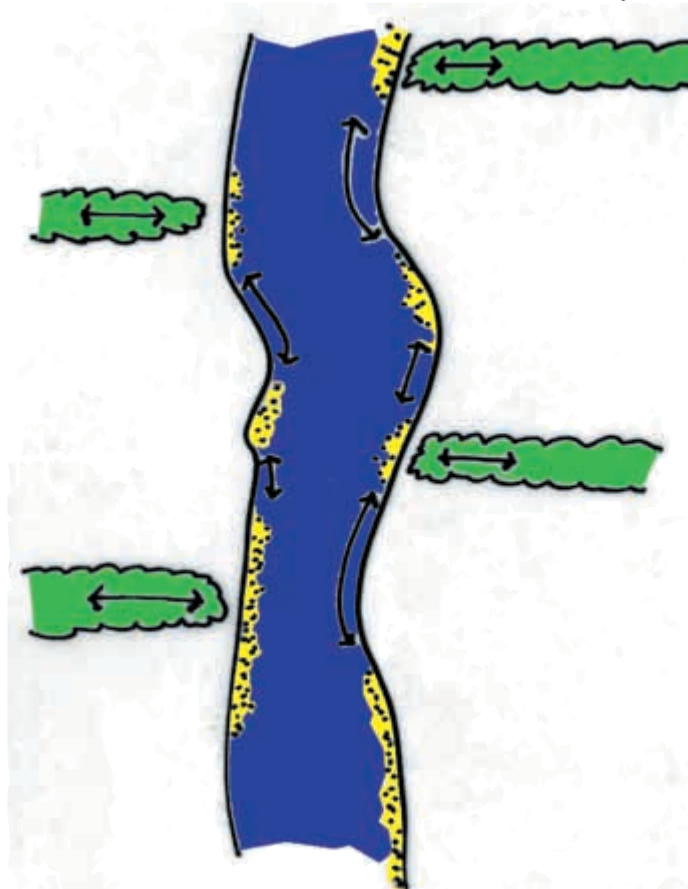
Op deze manier is het ten eerste mogelijk om dicht bij het water te komen. Tegelijkertijd wordt zo de enorme hoogte van de damwand op een aantrekkelijke manier onderbroken waardoor het geheel een vriendelijker karakter krijgt.

De kades in de kernen worden waar mogelijk voorzien van een **verlaagd (flexibel) deel**, dicht bij het water.

Deze drijvende delen kunnen ook beplanting bevatten.



De inrichting van de oevers draagt bij aan het **ontwikkelen** van
ecologische verbindingzones
dwars op en langs de rivier.



De beide oevers van de rivier worden verschillend beïnvloed door de gebieden die er achter liggen. Wanneer de rivier zich ontwikkelt tot een aantrekkelijk gebied om in te recreëren is het te verwachten dat de druk het grootst zal zijn aan de kant van de droogmakerijen. Hier wonen immers de meeste mensen. De dijk is aan deze kant bovendien minder belast. Er wordt dus minder hinder ondervonden van het verkeer. Voorgesteld wordt om ook hier een verschil aan te brengen tussen de beide oevers.

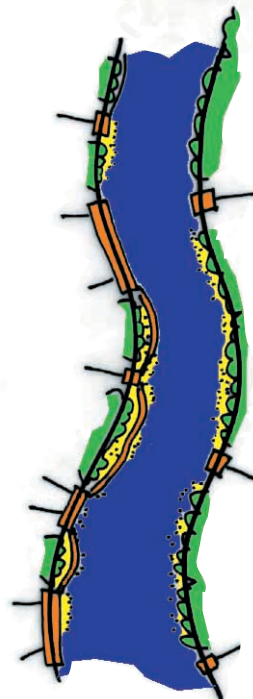


Recreatie

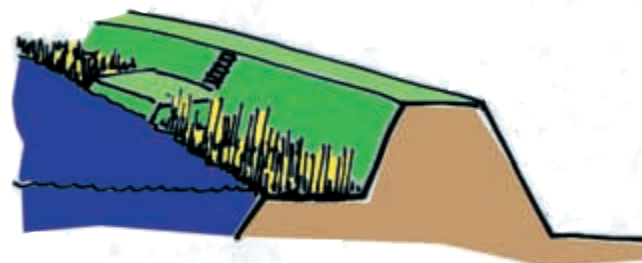
wordt geconcentreerd aan de
Droogmakerijkant



Droogmakerijkant



Krimpenerwaardkant



Aan de
Krimpenerwaardkant
ligt het accent op
natuurontwikkeling

Aan de kant van de droogmakerijen worden langere aaneengesloten stroken geschikt gemaakt voor een combinatie van natuurontwikkeling en recreatie en wordt het voor de recreant makkelijker gemaakt om dicht bij het water te komen.

Aan de kant van de Krimpenerwaard wordt het accent meer gelegd op puur natuurontwikkeling en zal de oeverrecreatie beperkt worden tot een aantal relatief kleine plekken aan het water.

Dit sluit aan bij de krachtenvelden die in hoofdstuk twee en drie besproken zijn. De Krimpenerwaard waar de potenties voor natuurontwikkeling het grootst zijn en de Droogmakerijkant waar de stedelijke druk het grootst is.

6. DE BANDBREEDTE VAN DE VARIATIE.

In het voorgaande zijn die ingrepen beschreven die er voor zorgen dat de rivier als een eenheid ervaren kan worden.

De spelregels die resulteren uit de regionale context vormen een basis voor de situering van functies en landschappelijke accenten (ankers) op die plekken waar dat zinvol is. De verschillen tussen de beide aangrenzende gebieden van de rivier worden zichtbaar in de verschillende kleur van de ankers. Het bij herhaling voorkomen van ankers met een specifieke kleur aan steeds dezelfde zijde van de rivier geeft de Hollandsche IJssel een herkenbaar karakter en maakt het aanliggende landschap leesbaar.

Het continue karakter van de oevers en de dijken en de consequente materialisering en profilering van deze elementen geeft een grote mate van eenheid aan de rivier.

Zo ontstaat er een kader dat een grote mate van vrijheid toelaat. Dat is overigens ook een van de meest in het oog springende kwaliteiten van het gebied: de levensgrote contrasten die je op korte afstand van elkaar tegenkomt. Toch zou ook deze variatie zich binnen een bepaalde bandbreedte moeten houden om te voorkomen dat alles mogelijk is en daardoor alles op alles gaat lijken. Deze bandbreedte heeft dan niet zozeer betrekking op het type functie dat langs de IJssel een plek kan vinden, maar eerder op de randvoorwaarden waaraan de vormgeving van deze functies zou moeten voldoen. De volgende spelregels geven een aanzet voor een bijdrage aan een specifiek Hollandsche-IJsselbeeld, dat niet te verwarren is met welk landschap dan ook.



niet zo

6.1. Algemeen.

De robuustheid van het landschap komt tot uitdrukking in de vormgeving en materialisering van nieuwe ontwikkelingen.

Ook de detaillering van bijvoorbeeld verlichting en straatmeubilair krijgt dit karakter.



ZO



ZO

De sfeer langs de rivier wordt bepaald door vooruitkijken, niet historiseren. Juist bij deze rivier is het belangrijk om bij het vormgeven van nieuwe ontwikkelingen een uitdrukking te geven van de tijd waarin wij leven. Deze visie mag overigens geen vrijbrief zijn om onzorgvuldig met de cultuurhistorisch waardevolle elementen in het gebied (steenfabrieken, gemalen etc.) om te gaan.

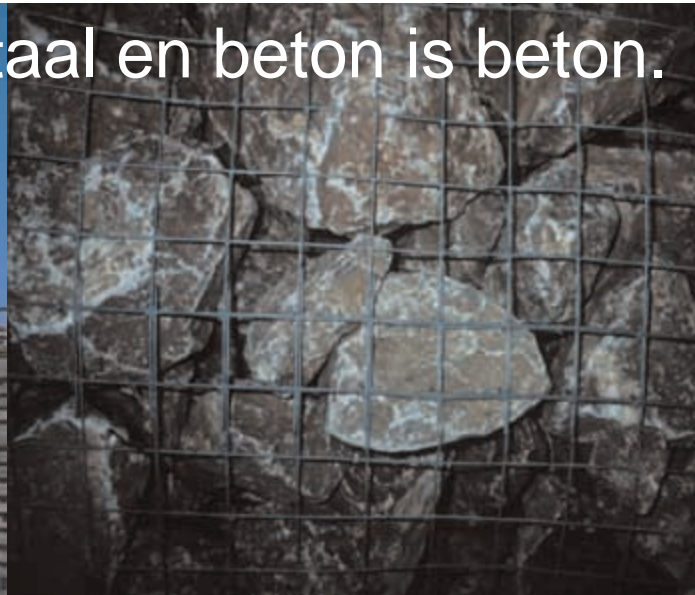
Het optimisme van de werkrivier komt tot uitdrukking in het gebruik van

hedendaagse ontwerpen.



niet zo

Hout is hout, staal is staal en beton is beton.



Het karakter van de werkvier heeft een eigen schoonheid. De energie moet er tijdens het ontwerpen op gericht zijn om deze eigen schoonheid zo sterk mogelijk boven water te halen. De materialen moeten daarbij op zo'n manier ingezet worden, dat ze niet weggewerkt hoeven te worden onder een laag 'make-up'. Een staalconstructie hoeft niet te lijken op een vakwerkhuis, kunststof hoeft niet te lijken op ijzer.

Er wordt **geen energie** besteed om dingen er uit te laten zien **zoals ze niet zijn**.

6.2. Bebouwd.

6.2.1. Woningen.

De Hollandsche IJssel kenmerkt zich door een grote verscheidenheid aan woonbebouwing. Alleenstaande villa's, twee-onder-een-kappers, appartementencomplexen, oudere, aaneengesloten dorpsbebouwing, boerderijen, dijkwoningen etc. zijn allemaal langs de rivier te vinden. Deze woningen leveren logischerwijs niet allemaal een even waardevolle bijdrage aan het beeld van de Hollandsche IJssel, ook wanneer de architectuur buiten beschouwing wordt gelaten en alleen naar het type gekeken wordt. Wat opvalt is dat sommige vormen van woonbebouwing niet op kunnen tegen de maat van de rivier. Wanneer een twee-onder-een-kapper of een rijtjeshuis met een tuintje of terras van vijf meter op een damwand van drie meter wordt gesitueerd, aan een rivier van 80 tot 100 meter breed, dan levert dat geen aantrekkelijk beeld op. Het is te iel, te voorzichtig, te klein voor de rivier. Zeker wanneer het beeld van die rivier ook nog eens in sterke mate bepaald wordt door het voorkomen van enorme industriële complexen die tot ver in de omgeving zichtbaar zijn. De Hollandsche IJssel is een robuuste rivier.

Vanuit deze karakteristiek wordt voorgesteld om de woonbebouwing te organiseren in complexen. Met een complex wordt niet alleen de verzameling woningen in één bouwvolume bedoeld, maar ook de combinatie van de maat van het gebouw met de maat van de aanliggende onbebouwde ruimte. De achterliggende regel is simpel: hoe kleiner het gebouw, hoe groter de tuin. Er zijn vier vormen van complexen bedacht die alle ontstaan zijn vanuit karakteristieke beelden uit het gebied.



1. Het verzamelgebouw met een eenduidig beeld. Dit complex bevat veel verschillende woningen die gevat zijn in een 'huid', of 'enveloppe' die de woningen een sterk gezamenlijk karakter geeft. De privé-buitenruimte van de woningen is ook in deze 'huid' gevat (patio's, balkons, dakterrassen). Het beeld is verwant aan dat van de grote hallen aan de Hollandsche IJssel, maar heeft een veel opener karakter, aangezien het om woningen gaat. Het is het meest robuuste complex, het kan meerdere lagen woningen bevatten en behoeft weinig onbebouwde ruimte eromheen.



2. Het verzamelgebouw met een meerduidig beeld. Dit complex bevat veel verschillende woningen, waarvan het individuele karakter aan de buitenkant herkenbaar is. Alle woningen hebben een uitgang op de begane grond. Er worden geen woningen boven elkaar gebouwd. Het beeld is verwant aan de oudere huizen in de dorpskernen die tegen elkaar zijn gebouwd en zich tonen als één bouwvolume, terwijl elke woning op zich herkenbaar is.

3. De verzamelvilla. Dit complex bestaat uit een beperkt aantal woningen met een (gezamenlijke) tuin. De oppervlakte onbebouwd terrein (grote tuin, openbaar gebied) is minimaal 5 maal zo groot als het grondoppervlak van het gebouw. Het beeld is verwant aan dat van de grotere villa's in het gebied.

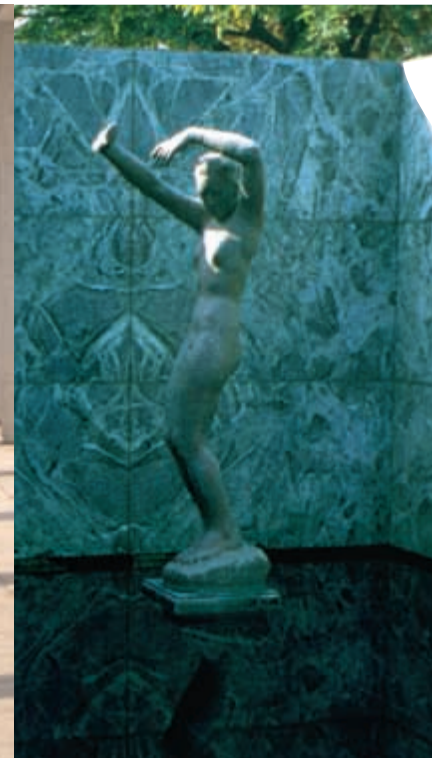


4. De dijk- of zellingwoning. Dit is één woning die zich aan zijn omgeving presenteert als een pareltje. Hiertoe is de onbebouwde ruimte om de woning minimaal 8 maal zo groot als het grondoppervlak van de woning.





De privé-buitenruimte
van nieuwe woningen
wordt intern opgelost
(patio),
of vormt onderdeel van
de architectuur
(terrassen, daktuinen, grote balkons).



Bij nieuwe woningen die aan het water staan is het van het uiterste belang hoe de privé-buitenruimte wordt opgelost, zowel voor het beeld als voor de kwaliteit die de buitenruimte heeft voor de woning. De volgende twee spelregels geven twee goede opties voor de manier waarop daarmee omgegaan kan worden.

Een kleine buitenruimte kan niet op tegen de maat van de rivier. Er kunnen geen bomen in geplant worden, hij ligt boven op een twee meter hoge damwand, er ligt 80 m. rivier voor de deur en de burens zijn industriële complexen. In dit geval moet er voor gekozen worden om de buitenruimte intern op te lossen, of onderdeel van de architectuur te maken. Een patio levert veel meer privacy op dan een strook van vijf meter tussen twee huizen. Wanneer de buitenruimte onderdeel is van de architectuur dan kan deze ook meespelen in het beeld. De buitenruimte hoeft dan niet meer 'op te kunnen' tegen de maten van de rivier, maar krijgt als het ware hulp van de bouwblokken waar hij onderdeel van uit maakt.

Wanneer toch voor een tuin aan het water gekozen wordt dan moet deze zo groot zijn dat er bomen in geplant kunnen worden. Dat heeft meteen als bijkomend voordeel dat de maat zodanig is dat de waterkering nu niet in één stap (met een damwand) opgelost moet worden, maar dat er gekozen kan worden voor een getrapte opbouw van de tuin, waardoor deze een veel vriendelijker karakter krijgt (de damwand wordt optisch veel kleiner).

Bij een **privé-tuin** aan het water staat het huis minimaal **20 meter van de oever.**



Woongebouwen zijn nergens hoger dan **vier** verdiepingen,
behalve eventueel op de **rode ankers** in de stedelijke polen Krimpen\Capelle en Gouda.

Wanneer parkeergarages niet verdiept worden gaat het beeld van de dijk verloren. Het resultaat wordt dan een straat die willekeurig waar in Nederland kan liggen. Bijkomend voordeel van het verlagen van de parkeergarages is dat de uitstraling van de woning op het openbaar gebied veel aantrekkelijker wordt. In plaats van dichte garagedeuren komen de ramen van de woningen dichterbij de straat. Aangezien de dijk in alle kernen een bijzondere openbare ruimte is, is dit een niet te onderschatten effect. De enige uitzondering op deze regel is een vrijstaande woning. Omdat de dijk aan weerszijden van de woning herkenbaar is, en omdat de zijkanten van het huis mee kunnen spelen in de straat, kan hier een garage op niveau van de dijk wel op zijn plaats zijn.

Parkeergarages

zijn altijd half-verdiept of geheel ondergronds, met name aan de dijk.

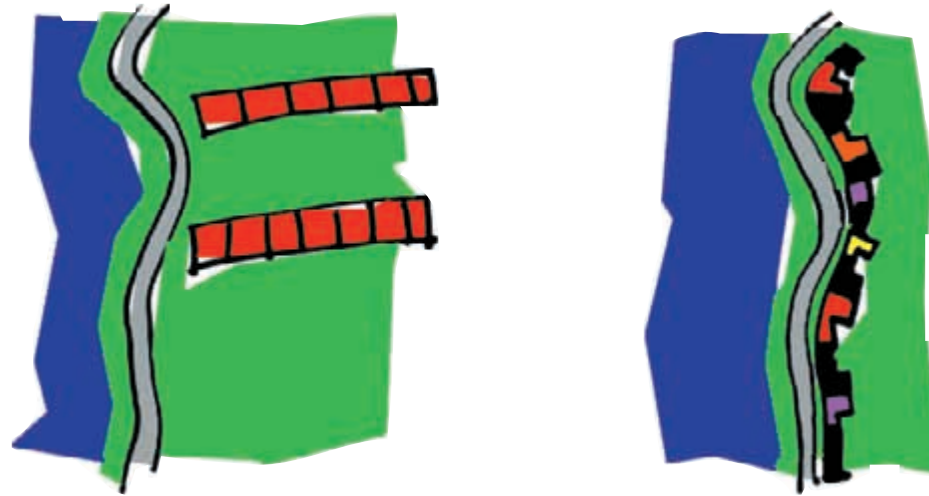




Bebouwing staat buiten de kernen in het binnendijkse gebied altijd laag aan de dijk, in de kernen hoog aan de dijk.

Door deze spelregel blijft het typische onderscheid in bebouwing buiten de kernen en bebouwing binnen de kernen bewaard. Zo krijgt ook de entree van de kernen, de grens tussen lage en hoge bebouwing, een bijzonder accent, en wordt deze op een mooie manier gemarkeerd.

Een van de belangrijkste kenmerken van de bebouwing in de kernen langs de dijk is de veelheid aan verschillende woningen. Rijenwoningen zoals die tegenwoordig in uitbreidingswijken gebruikt worden zijn hier niet op zijn plaats. Wanneer deze toch gebruikt worden moeten ze haaks op de dijk staan zodat het karakter vanaf de dijk gezien toch gevarieerd blijft. Nieuwbouw die langs de dijk georiënteerd is moet aansluiten bij dit gevarieerde karakter. Dat betekent dat de individuele woningen hier elk een eigen uitstraling moeten hebben.



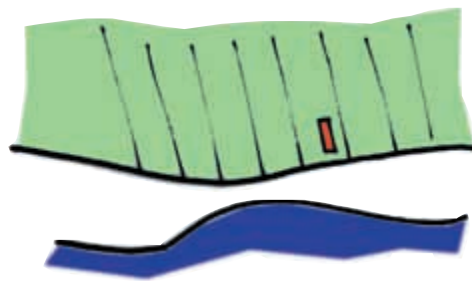
Langs de dijk, in de kernen,
staan **rijen-woningen haaks** op de dijk.

Bij een **langsoriëntatie** hebben de woningen een **individueel** karakter.

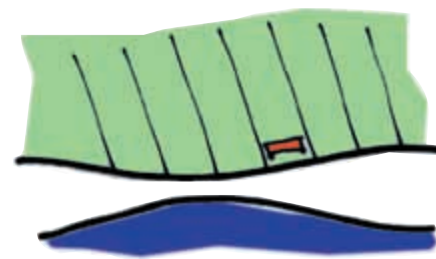


De boerderijen in de Krimpenerwaard worden altijd in de lengterichting uitgebreid, zodat de zichten tussen de gebouwen **niet dichtgezet** worden.

Door de nieuwe woningen in de Krimpenerwaard met de kopse kant naar de dijk te oriënteren kan het beste aangesloten worden bij de verkavelingsstructuur van de Krimpenerwaard en kunnen de zichten tussen de woningen door gemaximaliseerd blijven.



Zo



Niet zo

Nieuwe **vrijstaande huizen** in de Krimpenerwaard staan altijd met de kopse kant aan de dijk.

6.2.2. Bedrijven.

De Hollandsche IJssel is een werkrivier en dankt zowel zijn charme als zijn problemen aan deze kwalificatie. Rijdend langs de Hollandsche IJssel val je van de ene verbazing in de andere, wanneer je langs de soms bizarre industriële bebouwing komt. Ook verder van de rivier verwijderd vormen de grotere bedrijvencomplexen de ijkpunten waarmee de plaats van de rivier bepaald kan worden. De industrie beperkt zich goeddeels tot de zellingen. Dat levert een karakteristiek contrast op tussen de meer kleinschalige binnendijkse gebieden en de robuuste wereld van de zellingen die echt bij de rivier hoort. Deze karakteristiek dient ook in de toekomst zorgvuldig bewaard te blijven.

De bedrijvigheid is vaak uitgesproken in het gebruik van materialen en kleur. Van prachtige, moderne houten loodsen tot enorme bedrijven in een schreeuwend blauw, het is vrij extreem. Dit uitgesproken karakter zouden veel bedrijven sterker kunnen cultiveren. De golfplaten dozen waaraan je niet kunt zien wat er in zit of wat er gebeurt en die niet groot genoeg of niet verfijnd genoeg zijn vormgegeven om op een andere manier indruk te maken voegen niets toe aan de kwaliteit van de Hollandsche IJssel als werkrivier. Daar waar bedrijvigheid bovendien bijzondere kansen in de weg staat, zou gedacht moeten worden aan een rigoureuze ingreep. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de bedrijven 'Koudasfalt' in Gouda en 'Mebin' in Krimpen.

Met name de watergebonden bedrijven voegen vaak een aantrekkelijke karakteristiek toe aan de rivier: activiteit. Het is mooi om te zien hoe er aan de binnenvaartschepen gewerkt wordt op de enige werf van formaat in het gebied, en ook de bewegende kranen en grijpers van beton- of shredderbedrijven maken indruk bij het laden en lossen van boten.



Watergebonden bedrijven krijgen de voorkeur

boven niet-watergebonden bedrijven, omdat de bijdrage die deze bedrijven leveren aan het 'leven' op het water groter is.



Grotere bedrijven

(industrie, grotere opslagloodsen)
worden

bij voorkeur gevestigd
óp de zellingen



Niet zo

Er is een groot contrast tussen de robuuste wereld van de zellingen, waar de meeste industrie geconcentreerd is en het lint van de Krimpenerwaard, waar overwegend woonbouw staat. Door de bedrijven bij voorkeur te situeren op de zellingen kan voorkomen worden dat in het kwetsbare lint van de Krimpenerwaard grote bouweenheden het kleinschalige karakter verstoren.

De standaard metalen loods van profielplaten zegt niets over het bedrijf en niets over het product dat er gemaakt wordt. De uitstraling van zo'n loods op het omliggende gebied is weinig uitdagend. Wanneer er aanleiding voor is zou het de presentatie van bedrijven langs de Hollandsche IJssel ten goede komen wanneer bedrijven gebruik kunnen maken van het product waar ze mee werken om de bedrijfsgebouwen te maken (staalbedrijven staal, betoncentrales beton, houtverwerkende bedrijven hout etc.). Vaak is dat natuurlijk niet mogelijk.

Veel bedrijven in het gebied langs de Hollandsche IJssel maken gebruik van houten loodsen. Zoveel dat het bijdrage kan gaan leveren aan de karakteristiek van het gebied. Niet alleen oude loodsen zijn vaak van hout, er zijn ook prachtige eigentijdse voorbeelden te vinden. Vaak gaat het hier om houtverwerkende leveringen, maar niet altijd. Wanneer het dus niet mogelijk is om de bedrijfsgebouwen te maken van een materiaal dat met het bedrijf te maken heeft, bestaat de voorkeur voor hout.

Opslagloodsen worden zoveel mogelijk gemaakt van het **materiaal dat er in opgeslagen is.**

Wanneer dat niet kan bestaat een **voorkeur voor hout.**



Bedrijven moeten hun terrein zo inrichten,
dat er ruimte is om aan het bedrijf verbonden vrachtwagens en andere
vervoermiddelen te stallen,
zodat het openbaar gebied daar niet mee belast wordt.

Deze spelregel heeft twee effecten. Ten eerste verhoogt het de veiligheid van bedrijven omdat de bewegende onderdelen herkenbaar zijn. Ten tweede vergroot het de leesbaarheid van de installaties voor de voorbijgangers en bewoners in het gebied en kan het een welkome onderbreking of relativering vormen van de grote complexen.

Bewegende onderdelen

van machines op de wal worden met behulp van een **kleur** benadrukt

6.3. Onbebouwd.

6.3.1. Natuur.

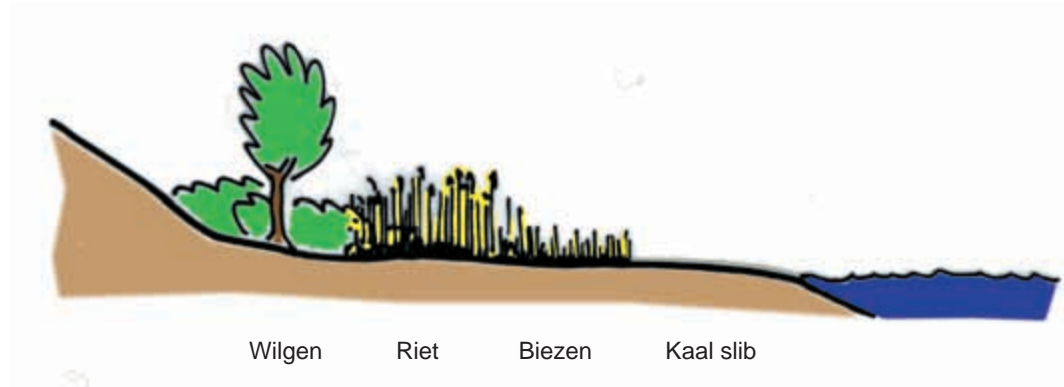
Er zijn weinig rivieren in Nederland waar het verschil tussen de ecologische potentie en de huidige kwaliteit van de natuur zo groot is als bij de Hollandsche IJssel. De combinatie van zoet water en de getijden is schaars in Nederland en kan een basis vormen voor karakteristieke zoneringen van beplanting en voor specifieke organismen. Op dit moment is de rivier echter vervuild, de ruimte is schaars vanwege zijn betekenis voor de scheepsvaart en de oevers zijn op zijn zachtst gezegd natuuronvriendelijk beschermd en vormgegeven.

De natuurlijke ontwikkeling van de rivier is gebaat bij een zo groot mogelijke continuïteit van natuurvriendelijke oevers. Onvermijdelijk zullen er echter in de toekomst plekken blijven die deze continuïteit doorbreken. Dit vergroot het belang van de ontwikkeling van plekken waar wel natuurontwikkeling mogelijk is. Zo kan tenminste een reeks van plekken ontwikkeld worden waar organismen die zich langs de rivier bewegen zich van tijd tot tijd schuil kunnen houden, kunnen fourageren en zich voort kunnen planten.

Zoals elk landschap is ook de Hollandsche IJssel opgebouwd uit lagen uit verschillende tijdsperiodes. In deze lagen is de menselijke invloed vooral bij de Hollandsche IJssel altijd sterk aanwezig geweest. Onder andere de zellingen zijn het resultaat van deze menselijke bemoeienis. Ook de komende natuurontwikkeling is, zoals het woord al zegt, mensenwerk. Het zou jammer zijn, wanneer met deze nieuwe natuur de suggestie gewekt zou worden dat die plekken in de rivier altijd vrij gebleven zijn van menselijke bemoeienis. Zij is er immers het resultaat van.

Voorgesteld wordt om de ingrepen die nodig zijn om plekken geschikt te maken voor natuurontwikkeling nadrukkelijk mede bepalend te laten zijn voor het beeld dat uiteindelijk gaat ontstaan. Zo kan recht gedaan worden aan de ruimtelijke en historische context waarbinnen deze projecten zich afspelen. Bovendien blijft zo het moment zichtbaar waarop de menselijke bemoeienis met de rivier veranderde van afvalberging naar voortuin.

Wanneer dan over 100 jaar niets meer van de oorspronkelijke ingreep te zien zal zijn omdat de dynamiek van de rivier deze vervormd heeft naar zijn eigen wetten, kan men met recht zeggen dat we deze plekken lang met rust hebben kunnen laten.



Natuurontwikkeling

op de zellingen

moet voldoen aan de
karakteristiek van een
zoetwater-getijrivier.

Er worden randvoorwaarden gecreëerd
die de ontwikkeling van een
kaal slib - biezen - riet - wilgen zonerings
mogelijk maken.



De **vormgeving** van de **natuurontwikkeling** is zodanig dat het

man-made karakter

dat zo kenmerkend is voor de zellingen door blijft klinken. De menselijke ingreep die de natuurontwikkeling initiëert mag herkenbaar zijn.

Op deze manier kan de grootst mogelijke verscheidenheid aan organismen een plek vinden langs de Hollandsche IJssel. Zowel dieren of planten die vrijwel altijd in contact met het water zijn, als organismen die slechts af en toe van het water gebruik maken.

Er wordt gebruik gemaakt van de gradiënt van de dijk tot aan het water. Daartussen zijn verschillende niveaus van droog en hoog en nat en laag mogelijk. Hierbij mag het waterkerend vermogen (bv. hoogte, stabiliteit) niet worden aangetast.

Binnen de kernen wordt eventuele nieuwe begroeiing aangelegd, zodat meteen een interessant beeld ontstaat. Er wordt hierbij gebruik gemaakt van karakteristieke soorten. Buiten de kernen wordt niet geplant, maar wordt ruimte geboden aan het ontstaan van spontane beplantingen. Ook hier geldt dat de beplantingen de waterkering niet mogen aantasten qua sterkte en stabiliteit.

6.3.2. Recreatie.

Op dit moment heeft de Hollandsche IJssel slechts een beperkte betekenis voor de recreatie. De rivier vormt weliswaar een belangrijke schakel in de staande-mast-route tussen de Noord-Hollandse wateren en de Zeeuwse wateren, maar daar is het meeste mee gezegd. Het grote aantal plezierboten dat van de rivier gebruik maakt vindt hier geen aantrekkelijke plaatsen om aan te meren, niet vanwege de toestand van de oevers en niet door het gebrek aan aansprekende functies. Ondanks het feit dat de noordwestkant tussen de grote steden Rotterdam en Gouda in ligt is de recreatiedruk op het gebied klein.

Toch hebben we te maken met een rivier die, na zorgvuldige zuivering en na gerichte investeringen in de ruimtelijke kwaliteit, een prachtig stukje Nederlands landschap vormt. Bovendien is er al een aantal investeringen gedaan in grotere recreatiegebieden, zoals bijvoorbeeld nieuwe bossen bij Hitland. Deze gebieden zullen met het groeien van de beplanting in de loop der jaren steeds aantrekkelijker worden.

Met in het achterhoofd de geplande stedelijke uitbreidingen in het gebied en de geplande verbeteringen van de rivier lijkt het waarschijnlijk, dat het gebied vaker bezocht zal worden door de recreant. De nieuwe voorzieningen die hiervoor in de toekomst nodig zouden kunnen zijn moeten rekening houden met het karakter van de rivier.

Jachthavens en passantenhavens
worden op zo'n manier aangelegd, dat er een
duidelijk **zicht** blijft bestaan op het water,
vanaf de dijk of aangrenzend openbaar gebied.

Bij de detaillering van **‘recreatieattributen’**
wordt ingespeeld op

het karakter van de rivier.



Zo is bijvoorbeeld de **getijdenwerking** duidelijk te herkennen
aan de **flexibele trappen** naar aanlegvlonders in haventjes.

Eventuele **horeca** wordt gesitueerd tussen IJssel en dijk, zodat vanuit het gebouw **contact bestaat met beide werelden.**



Verblijfsrecreatie wordt zo aangelegd dat het
openbare karakter van de oever behouden blijft of,
als het er nu niet is, gecreëerd wordt.

7. TENSLOTTE.

7.1. De matrix.

De spelregels die in dit document beschreven staan, zijn geordend naar het onderwerp waar ze betrekking op hebben. Het belang van elke regel afzonderlijk is nog niet ter sprake gekomen. In de matrix hebben alle spelregels die in dit BKP staan een waardering meegekregen. De belangrijkste regels staan in de categorie 'essentieel', de minst belangrijke staan in de categorie 'waarom niet?'. Logischerwijs zijn de spelregels die betrekking hebben op de regionale context in de belangrijkste categorieën terecht gekomen, terwijl de spelregels die betrekking hebben op bijvoorbeeld de materialisering van een bedrijf minder belangrijk zijn.

Hiermee is nadrukkelijk niet gezegd dat de laatste categorie daarmee niet zo van invloed zou zijn op de beeldkwaliteit. Ga maar na wat het voor het beeld zou betekenen wanneer alle bedrijven van hout zouden zijn, of wanneer er in het hele gebied slechts één specifieke Hollandsche IJssel-lantaarnpaal gebruikt zou worden. De beslissingen in de categorie 'essentieel' zullen echter niet alleen van invloed zijn op het beeld, maar ook op het functioneren van het gebied.

7.2. Nazorg.

Met het afronden van dit document is in feite nog niets wezenlijks bereikt. Wanneer dit BKP geen rol gaat spelen in de besluitvormingsprocessen en begeleidingsprocessen van nieuwe ontwikkelingen, dan overstijgt dit boekje de betekenis van papier met letters niet. Het is dus belangrijk dat er stevig nagedacht wordt over de manier waarop de invloed van het BKP in de tijd gewaarborgd kan blijven. Dat betekent niet alleen de passieve vorm van het beleidsmatig vastleggen van de status van het BKP, zoals in de inleiding is uitgelegd. Het betekent ook het actief begeleiden van ontwerpprocessen, het informeren van betrokkenen en het steeds weer opnieuw discussiëren over het waarom van wel of niet afwijken van het BKP.

