



*Salomon van Ruisdael, Gezicht op Deventer [National Gallery, Londen]*

Briefadvies: hoogbouw in Deventer (14 september 2023)

Dr. Ir. Paul Meurs, SteenhuisMeurs

STEEN  
HUIS  
MEURS



STEENHUISMEURS VENNEBROEK B.V.  
Hoofdweg 255  
9765 CH Paterswolde  
050 3080100  
mail@steenhuismeurs.nl  
steenhuismeurs.nl  
NL04 RBRB 0931 0818 15  
Kvk 65 546 016  
BTW NL 8561 56 255 B01

Aan: Stichting Oud Deventer en Heemschut Overijssel,  
p/a Prof. Eijkmanstraat 17,  
7415 EK Deventer

Onderwerp: hoogbouw in Deventer  
Paterswolde, 14 september 2023

Geachte besturen,

Graag voldoe ik aan jullie verzoek om te reflecteren op Deventer hoogbouw. De aanleiding hiervoor is dat de gemeente aan een Visie op Deventer Hoogbouw werkt en daarover het gesprek opzoekt met inwoners en organisaties. Deze brief is mede gebaseerd op een gesprek met vertegenwoordigers van Oud-Deventer en Heemschut Overijssel op 28 augustus 2023. Hierbij waren aanwezig: Peter Dekker, Jan Jaap de Kroes, Marien de Langen, Daaf Ledeboer, Ria de Oude en Mariëlle Vrijkotte.

Voorop gesteld: het is heel positief dat er een visie op Deventer hoogbouw komt. Zo ontstaat voor alle partijen duidelijkheid over wat er wel kan en wat niet – en aan welke voorwaarden eventuele hoogbouw is gebonden. Het initiatief biedt bovendien een uitgelezen kans om een inhoudelijk gesprek te voeren over wat voor stad Deventer is en in de toekomst zou kunnen zijn. Daarbij gaat het natuurlijk niet alleen om de stedelijke omgeving, maar ook om het omringende landelijk gebied dat het grootste gedeelte van de gemeente uitmaakt en over de bewoners die de stad maken en tot leven brengen.

In de notitie met uitgangspunten voor de visie (februari 2023) stelt de gemeente dat hoger bouwen steeds meer aan de orde komt in Deventer, mede door de grote behoefte aan ruimte voor bijvoorbeeld woningbouw. In de notitie komen veel quotes en meningen voorbij. Hoogbouw wordt gezien als kans om bij te dragen aan bijvoorbeeld de compacte stad, een open buitengebied, het bedienen van beoogde doelgroepen, de vergroening, de sociale

cohesie, het verrijken van de skyline met nieuwe iconen en het versnellen van transitie. Tegelijk is er de roep om precisie, zoals het behoud van zichtlijnen en de skyline van het beschermde stadsgezicht, en de wens voor een kwalitatieve uitwerking en strenge toetsing.

Vanuit de ruimtelijke kwaliteit van gemeente Deventer is er alle aanleiding voor een behoedzame benadering van hoogbouw. Deventer is een zeer geliefde en aantrekkelijke stad om te wonen, te werken of langs te gaan - ook zonder hoogbouw. Zowel in de stad als in het buitengebied is de schaal van de buurten overzichtelijk en intiem. De meeste woningen hebben een eigen buitenruimte, zoals een tuin of balkon. Gestapeld bouwen blijft in de meeste gevallen beperkt tot enkele lagen. De woningen staan tussen de bomen, met het maaiveld binnen bereik. Het gros van de inwoners leeft dus in het landschap van de stad of van het buitengebied. Hoogbouw zorgt dus voor kwaliteit die de gemeente nu nog niet heeft. In vijf punten wil ik in deze brief verkennen hoe deze nieuwe kwaliteit de stad zou kunnen verrijken en welke eventuele risico's of randvoorwaarden daaraan zijn gebonden.

### **1. Op welke vraag is hoogbouw het antwoord?**

Hoogbouw is natuurlijk nooit een doel op zich, maar een oplossing voor een ruimtelijke of programmatische opgave. In de notitie met uitgangspunten van de gemeente wordt de roep om hoogbouw gemotiveerd vanuit ruimtenood in de stad en de wensen van doelgroepen. Voor een compacte stad is hoogbouw echter helemaal geen dwingende voorwaarde. Steden als Parijs en Barcelona zijn supercompact, zonder hoogbouw. Borneo Sporenburg in Amsterdam of Little C in Rotterdam zijn recente voorbeelden van Nederlandse gebiedsontwikkelingen waarin een hoge woningdichtheid is gekoppeld aan relatief lage bebouwing. Het is dus niet zo dat compact bouwen of het sparen van het buitengebied onvermijdelijk tot hoogbouw leidt. Het is slechts een van de opties.

#### *Woningaanbod*

Natuurlijk zijn er andere motieven voor hoogbouw, zoals het verbreden van het woningaanbod van niet-grondgebonden woningen en het klusteren van gedeelde voorzieningen. Hogere bebouwing, ongeveer vanaf de zesde verdieping, verliest het directe contact met maaiveld. Je kunt vanaf die hoogte moeilijk een praatje maken met iemand op straat. Daartegenover staat het weidse uitzicht en het gevoel van vrijheid op grote hoogte. Zo kijken veel woontorens in Rotterdam uit over de rivier de Maas, de havens en het Westland – tenminste zolang het uitzicht nog niet door andere hoogbouw wordt ingenomen. Behalve het gevoel van vrijheid en het mooie uitzicht kan hoogbouw hoogwaardige woonmilieus met een collectieve dimensie in een hoogstedelijke omgeving opleveren. Architect Jan Duiker experimenteerde hier al in de jaren dertig mee. Met name in de exotische buitenlanden zijn voorbeelden te vinden van hoogbouw in de vorm van op elkaar gestapelde villa's, vaak omwille van veiligheid. De onderste verdiepingen en de tuinen zijn dan uitgerust met zwembaden, tennisvelden en feestzalen. Dit soort complexen voelen aan als een resort of club, maar keren de buitenwereld de rug toe.

### *Andere functies*

Door de wens om werkgelegenheid rondom OV-knooppunten te klusteren, heeft hoogbouw een grote vlucht in Nederland genomen. Dat is goed te zien rondom metro- en treinstations, zoals in Amsterdam Noord of Den Haag met alle ministeries. In Deventer is de Leeuwenburg een tamelijk vroeg voorbeeld van deze ontwikkeling, die doorloopt in het KIEN-gebied. Bij Utrecht Centraal is de recente hoogbouw, zoals het stadskantoor, verweven met allemaal andere functies: een winkelcentrum, theaters, concertzalen, hotels en dergelijke. Zo ontstaat, pal naast de oude binnenstad, een compact en grootstedelijk centrum.

### *Risico's*

Tegenover de toegevoegde waarde zijn echter ook risico's aan hoogbouw verbonden, met name voor de omgeving. Denk daarbij aan bezonning en windhinder, de logistieke impact (bereikbaarheid, toegankelijkheid, parkeren), het ontstaan van dichte plinten vol bergingen en containerruimtes, de vorming van naar binnen gekeerde woongemeenschappen en het verrommelen van het stadssilhouet. Als het mis gaat op het maaiveld of in de skyline (zoals helaas op heel veel plekken in ons land is gebeurd), heeft de ontwikkeling zelf daar weinig last van, maar is de schade voor de stad en de omgeving immens en niet te repareren. Zo levert de Leeuwenbrug een permanente aantasting van het stadssilhouet op (zie punt 2) en verstoort het complex de groene singelstructuur rondom de oude stad. Andere bebouwing in deze omgeving, zoals Saxion en de hogere bebouwing aan de Handelskade, past beter, omdat ze lager is en meer afstand tot de binnenstad houdt.

Terug naar de vraag voor welke opgave in Deventer hoogbouw een oplossing is. Dat is eigenlijk heel beperkt: namelijk voor woningbouw voor een doelgroep, die op dit moment in Deventer nauwelijks bestaat of in elk geval niet wordt bediend. Het gaat om heel specifieke woonmilieus: footloose met een collectieve dimensie. Alleen voor een beperkte groep zal hoogbouw daadwerkelijk een verrijking bieden van het aanbod in de gemeente. Voor compact bouwen bestaan immers ook allerlei mogelijkheden in laag- of middelhoogbouw. Het is dus belangrijk om precies uit te zoeken welke (potentiële) inwoners liever in hoogbouw dan in laag of middelhoog wonen en wat zij precies wensen. Het ontbreekt aan een gedegen onderzoek naar de werkelijke behoefte aan hoogbouw en andere vormen van compacte woonmilieus in Deventer. Ook is niet bekend of de vormen van hoogbouw die (mogelijk) in Deventer zijn te realiseren, aansluiten op de behoefte van deze doelgroep. Voor niet-woonfuncties kan hoger bouwen rondom OV-knooppunten een optie zijn, maar ook hiervoor geldt dat compacte verstedelijking niet van hoogbouw afhankelijk is.

## **2. Koester de bestaande kwaliteit**

Enkele steden in Nederland onderscheiden zich door de bijzondere zicht-relatie tussen hun oude binnenstad en het omringende landschap. Den Bosch grenst pal aan de Bossche Broek, Haarlem loopt over in het duingebied, Maastricht ligt in de Maasvallei en Deventer aan de IJssel. Niet voor niets is het landschap op de linker IJsseloever een onderdeel van het

beschermde stadsgezicht van Deventer en wordt het silhouet van de stad, gezien vanaf de rivier, al eeuwenlang geschilderd, getekend en in logo's verwerkt. Het was een van de redenen waarom het plan Deventer Dubbelstad uit 1959, dat voorzag in groei tot 250.000 inwoners aan weerszijden van de IJssel, op veel verzet stuitte en al snel in een la verdween. Voor automobilisten op de A1 en treinreizigers naar het oosten is de historische skyline van Deventer een belangrijk herkenningspunt: het IJselfront met de bruggen, daarachter het dakenlandschap van de binnenstad en daarboven de bekroning met de Lebuïnus- en de Bergkerk. Het stadssilhouet wordt, op gepaste afstand, gecombineerd met de betonnen, gesloten graansilo in het havenkwartier. De hoogbouw van de Leeuwenbrug is wat problematischer in deze skyline, door zijn veelvormigheid en vooral door de indifferente uitstraling: het complex had overal kunnen staan en heeft geen verband met de historische binnenstad. De geschiedenis van het stadskantoor laat zien hoe belangrijk het stadssilhouet voor de stad is, maar ook dat met duidelijke uitgangspunten goed passende alternatieven (voor te hoog bouwen) mogelijk zijn.

#### *De lucht van Deventer*

De kwaliteit van bovengenoemde stadsgezichten zit in de (visuele en functionele) relatie tussen het silhouet van de stad en het landschap, waarbij de lucht alles met elkaar verbindt. Niet voor niets zijn de Hollandse luchten uit de Gouden Eeuw wereldberoemd, zoals het *Gezicht op Haarlem* van Jacob van Ruisdael (ca. 1670). Leden van Heemschut Overijssel en Oud-Deventer wezen me op het bestaan van het *Gezicht op Deventer*, al eerder geschilderd door zijn neef Salomon van Ruisdael (1657). Het doek maakte deel uit van de collectie van de National Gallery in Londen. Het schilderij laat zien hoe in drie en een halve eeuw tijd het stadssilhouet, de IJssel, de uiterwaarden en de Deventer lucht herkenbaar zijn gebleven, aangevuld met de bruggen. Het *Gezicht op Deventer* siert het omslag van deze brief. Het *Gezicht op Haarlem* is hieronder afgebeeld. Toepasselijk voor de discussie over hoogbouw is ook Mauritshuis, waar dit doek hangt, met de torenhoge ministeries er pal achter. Het landschap rond de Hofvijver is een stedelijk interieur geworden.



*Jacob van Ruisdael, Gezicht op Haarlem (ca. 1670), in het Mauritshuis in Den Haag (rechts)*

Het inpassen van hoogbouw in de omgeving van het beschermde stadsgezicht houdt niet alleen in dat de sacrale zichtlijnen op de Lebuïnus en de Bergkerk open dienen te blijven. Het gaat erom dat, gezien vanaf specifieke standpunten langs de IJssel en op de routes naar de stad toe, de lucht boven het oude Deventer wordt gespaard en gevrijwaard van verstoringen. Met behulp van een 'Visual Impact Assessment' is te bepalen op welke hoogte overal in de stad de onderkant van de lucht behoort te zijn (de zogenaamde 'bottom of the sky map'), en dus wat de maximale bouwhoogte wordt. Dit betekent dat de bouwhoogte aan de achterzijde van het station een beperkte hoogte kan krijgen, om buiten het stadssilhouet vanaf de Worp te blijven. Voor nieuwe iconen of hoogbouw zal dat betekenen dat wellicht gedacht kan worden aan een tweede stadsgezicht, dat het eerste met rust laat.

De impact van hoogbouw speelt niet alleen in en om de beschermde binnenstad. De opbouw van Deventer is goed af te lezen aan de hoogte van de wijken: laag in de schilwijken van het interbellum en even daarvoor, tot vier lagen in de wederopbouwperiode (m.u.v. de Rembrandtflat) en daarna, steeds verder van de stadskern verwijderd, plaatselijk hoger, ongeveer tot elf bouwlagen (30-35 meter). De leesbaarheid van de stad kan worden aangetast als er in de lage wijken, van vóór 1965, hoogbouw wordt ingevoegd. Het vergt in ieder geval studie voor het maaiveld, de plinten en het stadsbeeld, waarbij de kansen hooguit op de tweede of derde lijn zullen liggen (uit het zicht vanaf de doorgaande routes en de belangrijkste pleinen).

Er is, naast de visuele kwaliteit van het stadsgezicht en de bestaande hoogteopbouw van de stad, een derde argument om terughoudend om te gaan met hoogbouw: de identiteit en uniciteit van Deventer als een stedelijk centrum. Deventer heeft uitstekende voorzieningen en is een van de meest succesvolle binnensteden van het land. De stad heeft, anders dan veel andere gemeenten, geen hoogbouw nodig voor haar 'stedelijke allure'. De binnenstad, de bedrijven en instellingen, en de bewoners voorzien hier in ruime mate in. Je zou het zelfs kunnen omkeren: met hoogbouw verwatert de unieke allure van Deventer als een eeuwenoud stedelijk centrum tot een miezerige, suburbane kwaliteit. Deventer zal nooit een hoogbouwstad worden à la Rotterdam, Eindhoven, downtown Den Haag of het stationsgebied van Utrecht. Het is de vraag wat op lange termijn wordt gewonnen met het te gemakkelijk faciliteren van hoogbouw, behalve dan om een plek te krijgen in het treurige rijtje van steden en dorpen langs de snelwegen die denken met iconen en hoogbouw een aantrekkelijk 'stedelijk' vestigingsmilieu uit de grond te kunnen stampen. Om de Deventer luchten en stedelijke allure te behouden, is regie nodig op het stadsbeeld, het buitengebied en de dorpen.

Voorbeelden van de sacrale zichtlijnen:

- IJsseldijk vanuit Diepenveen, parken, etc.
- De Oude invalsroutes: Rielersweg, Zwolseweg, vanaf Nieuw Rande.
- Zichtlijnen vanuit het zuidwesten en noordwesten op de binnenstad.

### **3. Maak heldere keuzes: wat wel en wat niet**

De vorige punten leveren op dat hoogbouw niet noodzakelijk is om de stad te verdichten, dat het voor een specifieke, maar mogelijk beperkte doelgroep een toegevoegde betekenis in de stad kan hebben en dat het panorama van de IJsselzone op de stad en de zichtlijnen op de torens gevrijwaard van verstoringen moeten blijven. Het derde punt ligt in het verlengde hiervan: maak heldere keuzes over wat wel en wat niet kan met hoogbouw.

#### *Wat niet*

Uit punt 2 blijkt dat in Deventer veel plekken zijn waar hoogbouw niet past, zoals in de zichtlijnen en panorama's op de stad en op de linker IJsseloever. Voor gebieden als KIEN, Voorstad, het havenkwartier en Knutteldorp kan vanuit een impactanalyse bepaald worden wat (vanuit het oogpunt van zichtlijnen en de morfologische wijkopbouw) de maximale bouwhoogtes moeten zijn, analoog hoe dat destijds voor het stadskantoor is gedaan. Ook in het buitengebied en de dorpen zal hoogbouw op veel plaatsen meer kwaad dan goed doen. Hier zijn duidelijke uitspraken over maximale hoogtes gewenst.

#### *Wat wel*

Wanneer bestaande ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt wordt genomen, is de zoekruimte voor eventuele hoogbouw in Deventer beperkt. Het is de vraag of Deventer een tweede skyline ambieert en zo ja, waar die zou passen. Het zoekgebied zou kunnen liggen langs de IJssel (op afstand van de oude stad), langs de A1 of aan het spoor. Ook kan worden gekeken naar de organische inpassing van hoogbouw in de stadsrand of in de wijken buiten de Ceintuurbaan. Organisch kan betekenen dat hoogbouw op de tweede of derde lijn wordt gezet en zich terughoudend in zijn omgeving manifesteert. In Borgele en Platvoet, met flats van 11 lagen, is te zien hoe dat kan.

### **4. Deventer schaal hoogbouw**

De kwaliteit van Deventer, met de oude stad, de prachtige wijken, de dorpen en het buitengebied is een zegen. Hoe meer Nederlandse steden verrommelen, des te unieker en aantrekkelijker die kwaliteit van Deventer wordt. Wanneer wordt gesproken over hoogbouw, dan heeft het geen pas om de Rotterdamse maat te houden, waarbij hoogbouw begint op 70 meter. De Zalmhaventoren is 210 meter hoog, een project voor het Hofplein gaat tot 275 meter. In de omstandigheden van Deventer is boven de zes lagen (rond 20 meter) al sprake van hoogbouw, gegeven de kleinschalige context. In de stad zou, met alle voorbehoud van de vorige punten, de hoogte plaatselijk kunnen oplopen – afhankelijk van de plek tot bijvoorbeeld ongeveer 12 lagen (36 meter). Een eventuele tweede skyline zou heel precies onderzocht moeten worden, waarbij 70 meter eerder het maximum dan het vertrekpunt lijkt te moeten zijn. Belangrijk is dat hoogbouw de bestaande stad en de woonmilieus in hun waarde laat en van een toegevoegde (langjarige) betekenis voor de stad is.

## 5. Strakke uitgangspunten

Hoogbouw kan niet zonder heldere en strakke uitgangspunten, die tevoren worden vastgelegd en gedurende ontwikkelingstrajecten niet meer worden bijgesteld: locatie en bouwhoogte, stedenbouwkundige uitwerking (ontsluiting, oriëntatie, open en 'levendige' plinten, programmering, inrichting maaiveld, vergroening, parkeren, expeditie, energie, ruimtelijke inpassing in de omgeving) en architectonische eisen (strikte welstandsbepalingen). Het ligt voor de hand om hoogbouw te bezien als een onderdeel van integrale gebiedsontwikkeling, waarbij buitenruimte, mobiliteit, groen en de ruimtelijke en programmatische afstemming op de omgeving. We moeten af van ad hoc-initiatieven, precedentes, uitzonderingen en een faciliterende regelgeving (in de zin van: vertel maar wat u zou willen hebben, dan gaan we het regelen) en toewerken naar een gemeente die richting kiest, duidelijkheid geeft en koers houdt.

Deventer is een stad in het landschap, geen torenstad. Voor de stedelijke allure zijn geen accenten of nieuwe iconen nodig. Ze zullen de stad eerder een kleinstedelijke en provinciaalse indruk geven. Eventuele hoogbouw past het best wanneer ze organisch in haar omgeving wordt opgenomen en daar voor wat betreft in programma, inrichting en afwerking op aansluit. Wanneer hoogbouw op verschillende manieren meerwaarde biedt, kan het een zegen voor de stad zijn. Wanneer dit niet het geval is, kan Deventer er maar beter niet in meegaan.

Paul Meurs