

DE NIEUWE HAVENKOM IN NIJKERK



Afstudeerscriptie

Opleiding: Ruimtelijke Ordening en Planologie

Auteur: R.J. van Rooijen, 1518655

Versie: Oktober 2013

In opdracht van de Gemeente Nijkerk i.s.m. Hogeschool Utrecht

COLOFON

Afstudeeropdracht 'De Nieuwe Havenkom, Nijkerk'

N.A.W. gegevens student

Naam: Robbert Jan van Rooijen
Studentnummer: 1518655
Adres: Drentsestraat 82, 3812 EH Amersfoort
Telefoon: (033) 285 06 04
Mobiel: (06) 3456 28 57
E-mailadres: mail@RJvanRooijen.nl
Opleiding: Ruimtelijke Ordening & Planologie

Afstudeerbedrijf

Naam: Gemeente Nijkerk
Afdeling: Maatschappelijke en Ruimtelijke Ontwikkeling (MRO)

Bedrijfsbegeleider

Naam en functie: Hendrik Visser, Juridisch Planoloog
Adres: Kolkstraat 27, 3860 BA Nijkerk
Telefoon: 14 033
E-mailadres: H.Visser@nijkerk.eu

Afstudeeropdracht

Cursus code: TROP-AF08-08
Afstudeerrichting: Stedenbouw

Afstudeerbegeleiders

Eerste begeleider: Remco Reijke
Remco.Reijke@hu.nl

Tweede begeleider:

Han ter Maat
Han.terMaat@hu.nl
(088) 481 84 19

VOORWOORD

Voor u ligt het eindrapport waarmee ik mijn studie Ruimtelijke Ordening & Planologie definitief afrond. Een periode waarbinnen ik heb mogen ervaren hoe breed en interessant het vakgebied van een planoloog daadwerkelijk is. Het werkveld is niet alleen zeer divers, ook belangen vanuit actoren lopen zeer uiteen. Iedereen heeft immers wel een mening over een ontwikkeling die wenselijk is in de buurt of juist dient uit te blijven. Ik heb geleerd hoe om te gaan binnen deze complexe wereld die Ruimtelijke Ordening heet. Met deze scriptie wil ik aantonen dat ik er klaar voor ben. Klaar om te handelen als planoloog met grip voor wat er was en kijkend naar wat gaat komen.

Voor mijn afstudeeronderwerp was ik op zoek naar een plek en locatie waarbij ik kansen zag om echt iets te veranderen. Een plek waar ik kon bijdragen een betere benutting van de ruimte voor toekomstige generaties.

Gekozen is voor De Havenkom te Nijkerk. Een plek met een rijke historie die mij vanaf het eerste moment aansprak. Het is een plek met een aantal nadrukkelijk aanwezige gebruikers en kansen die zich aandienen voor ontwikkeling.

Tijdens dit afstudeeronderzoek heb ik door betrokkenheid bij een aantal concrete projecten het nodige inzicht opgedaan voor het verder uitdiepen van bepaalde vraagstukken. Deze liepen uiteen van een particuliere herontwikkeling tot het opstellen van een bestemmingsplan. Ik wil dan ook via deze weg Hendrik Visser, juridisch planoloog bij de gemeente Nijkerk, hartelijk danken voor zijn ondersteuning gedurende het planproces. Daarnaast bedank ik mijn begeleiders vanuit de Hogeschool, Han ter Maat en Remco Reijke voor hun kritische en vakkundige blik op de stukken.

Ik wens u voor nu veel leesplezier toe en ga er vanuit dat ik u na het lezen van deze scriptie heb kunnen inspireren met mijn ideeën omtrent dit unieke stukje stad.

Amersfoort, oktober 2013

Robbert Jan van Rooijen

*“Het opstellen van een nieuwe theorie is niet hetzelfde als het slopen van een oude schuur om op die plaats een wolkenkrabber te bouwen. Het lijkt veel meer op het beklimmen van een berg, waarbij we nieuwe en weidse gezichten aanschouwen en waarbij we onverwachte verbindingen ontdekken tussen ons uitgangspunt en zijn rijke omgeving.” -
Albert Einstein 1879 - 1955.*

SAMENVATTING

Veel steden zijn al eeuwenlang onlosmakelijk verbonden met het water. Nijkerk is een van die steden. De haven zorgde voor handel en handel zette aan tot stadsuitleg. Stadshavens waren levendige locaties waar veel industriële bedrijvigheid het beeld bepaalde. Door verschillende processen verdween de bloeiende industrie de laatste decennia uit de haven. De bedrijvigheid verplaatste zich naar de randen van de stad en leegstand en verkrotting van havengebieden was het gevolg. Na de eeuwwisseling was met name de verrommeling van deze gebieden aanleiding voor transformatie.

De huidige staat van havengebieden biedt uitdaging, de ligging nabij het centrum is immers van grote waarde. Water kan een belangrijke kwaliteit zijn voor een stadscentrum en zelfs fungeren als 'stepping stone', een zogenaamde trekker. Zaak is echter om deze kansen te zien en het gebied aantrekkelijk te maken voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

Steeds meer steden investeren in het zogenaamde 'waterfront'. Deze investeringen staan vaak niet op zich zelf maar maken deel uit van stadsontwikkeling. Voorbeelden van steden die investeren in het havenfront zijn o.a. Breda, Maastricht en Amersfoort. Hier zijn successen geboekt waarbij de band tussen stad en haven opnieuw is gevonden. Er zijn

nieuwe functies gecreëerd en bestaande elementen zijn behouden. Met name het historistisch perspectief zorgt voor een unieke identiteit en daarmee aantrekkingskracht van het gebied.

Door het creëren van heterogeniteit worden stadshavens aangepast aan de wensen van de post-moderne consument. Om een gebied een duidelijke plek te geven in de stad en herkenbaar te zijn voor bezoekers en gebruikers is een identiteit van groot belang. Een identiteit geeft eenheid, refereert aan het verleden en houdt kwaliteiten vast. Bovendien vormt een identiteit een belangrijke drager voor een nieuw ontwerp. Dit uitgangspunt is ook van belang geweest bij het onderzoek naar de Havenkom.

Tot op heden is het in de Nijkerkse haven nog niet van transformatie gekomen. Een veevoederfabriek van een coöperatie zorgt voor milieuhinder waardoor hiervoor gevoelige ontwikkelingen zoals woningbouw niet mogelijk zijn. Het plan van de gemeente was om de fabriek te verplaatsen. Om financiële redenen is dit niet gelukt waardoor ontwikkeling uitbleef. Met name de onsamenhangende indruk is een gegeven wat de haven kenmerkt.

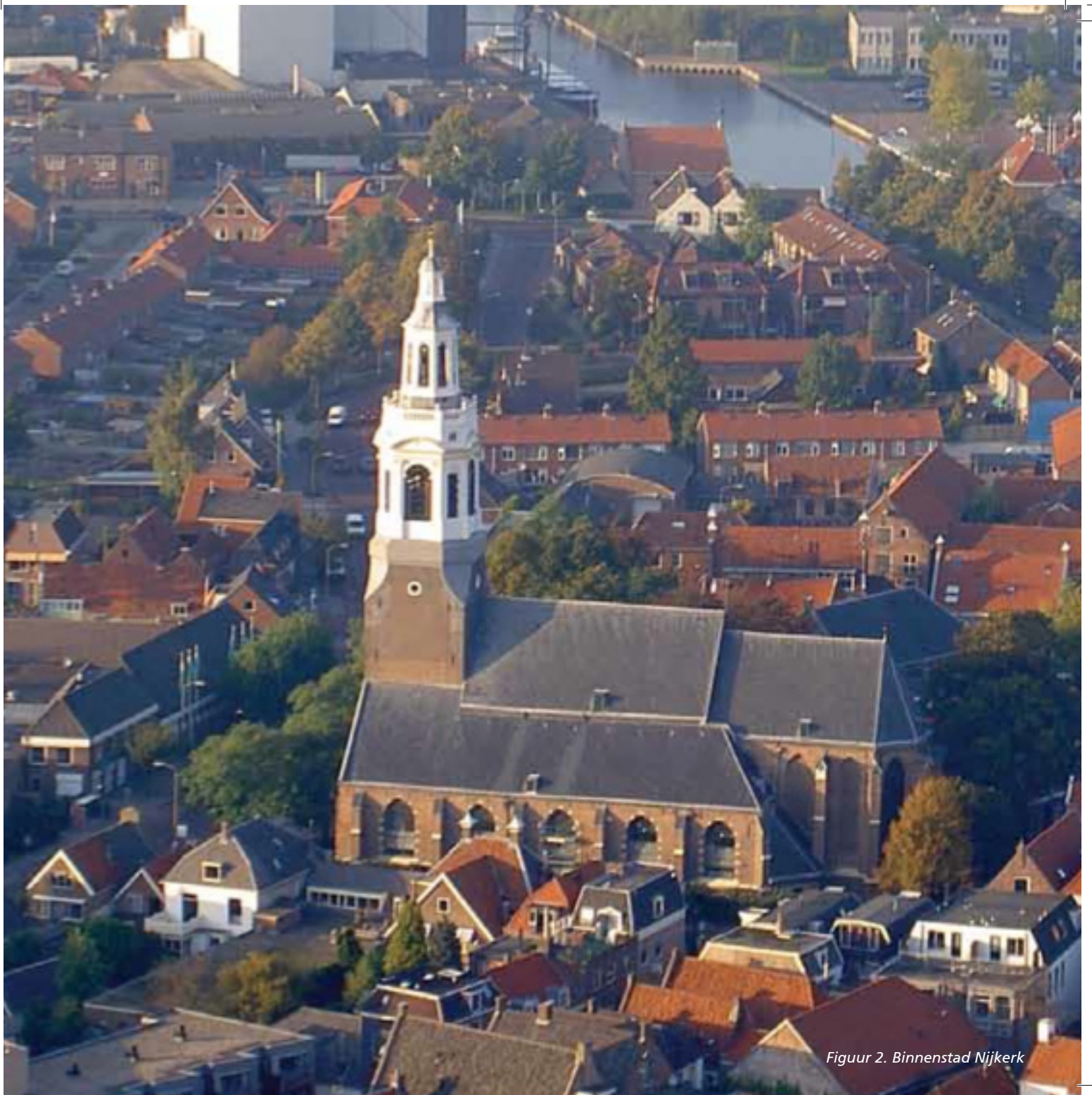
Door de fabriek te zien als kwaliteit en de ontwikkelingen op te delen in fases kan er echter wel op korte termijn transformatie plaats vinden.

Er is gekeken naar de kwaliteiten van de Havenkom en het doel is om deze te verbinden.

Door het herwaarderen van de as tussen de binnenstad en de Havenkom en hier uniformiteit toe te passen ontstaat een belangrijk lint wat de samenhang terug brengt in het haven gebied. Een bestaande beperkte promenade wordt in dezelfde stijl uitgevoerd en krijgt maritieme – industriële elementen, refererend aan de gemeenschappelijke

identiteit van het gebied. De bestaande coöperatie en historische watertoren krijgen een lichtkanon en worden hiermee geïntegreerd in het landschap van de Nieuwe Havenkom.

Een brug vormt een sterk icoon en dient als aanzet voor ontwikkeling. Bovendien zorgt de brug voor een belangrijke verbinding van de promenade met De Havenaer, een woon- en lifestyle centre waar diverse recreatieve uitbreidingen gepland zijn. Door deze ingrepen op korte termijn te laten plaats vinden krijgt het gebied een belangrijke plek op de kaart en wordt een aanzet gegeven voor verdere ontwikkeling.



Figuur 2. Binnenstad Nijkerk

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	3
SAMENVATTING	5
HOOFDSTUK 1: INLEIDING	10
1.1 AANLEIDING EN DOELSTELLING	10
1.2 VRAAGSTELLING	12
1.3 ONDERZOEKSOPZET	12
HOOFDSTUK 2: ORIËNTATIE	14
2.1 INLEIDING	14
2.2 LIGGING	14
2.3 HISTORISCH PERSPECTIEF	14
2.4 HUIDIGE INVULLING HAVENKOM	15
2.5 GEBRUIKERS IN BEELD	18
2.6 STRUCTUUR VEREIST POLITIEKE WILSKRACHT	18
HOOFDSTUK 3: POLITIEKE PROCESSEN	20
3.1 INLEIDING	20
3.2 EEN EERSTE AANZET TOT TRANSFORMATIE	20
3.3 PROCES OMTRENT PARTIJEN	21
3.3.1 HET STADHUIS	22
3.3.2 HOME & LIFESTYLECENTER DE HAVENAER	23
3.3.3 TERREIN VAN ROOTSELAAR	24
3.3.4 DE COÖPERATIE, ABZ DIERVOEDING	25
3.4 POLITIEK AAN ZET	28
HOOFDSTUK 4: STADSHAVENS	30
4.1 INLEIDING	30
4.2 STADSHAVENS AAN DE WIEG VAN DE STAD	30
4.3 INDUSTRIALISATIE AAN DE HAVEN	32
4.4 ONTVLECHTING VAN HAVEN EN STAD	32
4.5 HERONTDEKKING STADSHAVEN	33
4.5.1 BREDAS, DE NIEUWE MARK (2007)	34
4.5.2 AMERSFOORT, EEMHAVEN (2006)	36
4.5.3 MAASTRICHT, 'T BASSIN (2001)	38
4.6 STADSHAVEN, IMPULS VOOR HET STEDELIJK GEBIED	40

HOOFDSTUK 5: RUIMTELIJKE ANALYSE	43
5.1 INLEIDING	43
5.2 ANALYSE KEVIN LYNCH	43
5.2.1 PATHS	44
5.2.2 EDGES	49
5.2.3 DISTRICTS	50
5.2.4 NODE	52
5.2.5 LANDMARKS	53
5.2.6 SAMENVATTEND LYNCH ANALYSE	55
5.3 SWOT ANALYSE	55
5.3.1 SAMENVATTEND SWOT ANALYSE	57
5.4 GERT URHAHN	57
5.5 CREËREN VAN IDENTITEIT	58
 HOOFDSTUK 6: PLAN NIEUWE HAVENKOM	 60
6.1 INLEIDING	60
6.2 START FASE 1	60
6.3 DE INGREPEN	60
6.3.1 DE PROMENADE	61
6.3.2 VERSTERKEN LANDMARKS	64
6.3.3 VOETGANGERSBRUG	66
6.3.4 AANLEG FIETSSTRAAT	67
6.4 EENHEID ZORGT VOOR RUIMTELIJKE STRUCTUUR	67
 HOOFDSTUK 7: PROCES & REALISATIE	 68
7.1 INLEIDING	68
7.2 VISIE EN AMBITIE	68
7.3 IN FASES NAAR ONTWIKKELING	68
 HOOFDSTUK 8: CONCLUSIE & AANBEVELINGEN	 72
8.1 INLEIDING	72
8.2 CONCLUSIE	75
8.3 AANBEVELINGEN	
 LITERATUURLIJST	 76
 BIJLAGE I: HUIDIGE GEBRUIKERS HAVENKOM	 80
BIJLAGE II: INTERVIEWPARTNERS	86

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN DOELSTELLING

De Gelderse gemeente Nijkerk ligt op een strategische locatie in het land tussen de Randstad en de Veluwe. Op basis van recente cijfers (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2013) wonen er ruim 40.000 mensen in de gemeente, verdeeld over de kernen Nijkerk, Hoevelaken en Nijkerkerveen. Figuur 2 geeft zicht op het Stadshart en figuur 3 toont de ligging van Nijkerk.



Figuur 3: Ligging Nijkerk

De stad Amersfoort rukt op vanuit het zuidwesten en de Veluwe grenst aan de noord oostzijde. Gezien ontwikkelingen vanuit beide richtingen was Nijkerk genoodzaakt om –binnen de wettelijke kaders- een duidelijke koers te bepalen.



Figuur 4: Illustratie Wegwijzer

Aansluiten bij de expansiedrift van Amersfoort of richten op de landelijke identiteit van de Veluwe. De gemeente heeft in de structuurvisie Nijkerk - Hoevelaken 2030, vastgesteld door de gemeenteraad van Nijkerk in juni 2011, de keuze gemaakt om beide identiteiten te verbinden en uit te gaan van haar eigen kracht.

De monumentale binnenstad van Nijkerk kent een gevarieerd winkelaanbod en heeft binnen de gemeente een belangrijke functie op het gebied van voorzieningen. Om de binnenstad van Nijkerk ook voor toekomstige generaties aantrekkelijk te houden is het van belang dat kwaliteiten benadrukt worden en toekomstige ontwikkelingen te stroomlijnen. De koers die de gemeente voor de binnenstad voor ogen heeft staat beschreven in de

binnenstadvisie Binnenstad als buitenkans (Gemeente Nijkerk, 2011). Dit document is gelijktijdig met de structuurvisie Nijkerk - Hoevelaken 2030 (Gemeente Nijkerk, 2011) vastgesteld. Als leidraad in beide documenten geldt het onderstrepen van de identiteit: 'Nijkerk, stad met dorps allure'.



Figuur 5. Ligging Havenkom in Nijkerk

Een onderdeel van de binnenstadvisie is de ontwikkeling van de Havenkom. Figuur 5 toont de ligging van de Havenkom in Nijkerk.

De Havenkom is een binnenstadshaven met een industrieel karakter en fungeert momenteel als onduidelijke overgang tussen de stedelijke structuur van de binnenstad en een industrieterrein. Huidige gebruikers hebben er een plek en nieuwe initiatieven dienen zich aan. Home en lifestyle-centre De Havenaer heeft vergevorderde plannen voor uitbreiding en rondom het stadhuis speelt een discussie omtrent verbouwen of verplaatsing.

Ook andere in het gebied gelegen gronden dienen zich aan voor (her)ontwikkeling. Ideeën om de Havenkom integraal te ontwikkelen zijn niet nieuw. Van uitvoering is het echter tot op heden maar beperkt gekomen. Groot knelpunt is de aanwezigheid van de coöperatieve veevoederfabriek Akervaart van de firma ABZ, hierna te noemen 'de coöperatie'.

De coöperatie heeft aan de Havenkom een grote productielocatie. Vrachtschepen en vrachtauto's zorgen voor continue bedrijvigheid en het aan- en afvoeren van grondstoffen en eindproducten. De coöperatie claimt een forse ruimte en heeft de nodige uitstoot waardoor zij ontwikkelingen als woningbouw onhaalbaar maakt.

Doel van dit afstudeeronderzoek is om te komen tot een integrale ontwikkelingsvisie voor de Havenkom die aansluit bij de historische context en kwaliteiten van het gebied. In de Binnenstadvisie Nijkerk (Gemeente Nijkerk, 2011, p. 17) spreekt de

gemeente een voorkeur uit om de Havenkom meer te laten aansluiten bij de binnenstad. Deze wens wordt nadrukkelijk meegenomen in het onderzoek.

1.2 VRAAGSTELLING

Dit afstudeeronderzoek geeft inzicht in instrumenten die er zijn om de Havenkom op korte en lange termijn te ontwikkelen tot een verblijfsgebied met een ruimtelijke kwaliteit passend bij Nijkerk.

HOOFDVRAAG

“Welke interventies (procesmatig en inhoudelijk) zijn op korte en lange termijn wenselijk en haalbaar om de havenkom te transformeren tot een aantrekkelijk verblijfsgebied passend bij de binnenstad van Nijkerk?”

DEELVRAGEN

1. Welk historisch perspectief kent de Havenkom?
2. Wat is de huidige invulling en stedenbouwkundige kwaliteit van de Havenkom?
3. Wat zijn ruimtelijke ingrepen om stadshavens en binnensteden te verbinden?
4. Welke partijen zijn aan zet om te komen tot ontwikkeling van de Havenkom?

1.3 ONDERZOEKSOPZET

Voor de start van het onderzoek is een plan van aanpak opgesteld. Het onderzoek is globaal opgedeeld in drie fases. Inzichten gedurende het on-

derzoek hebben geleid tot de toevoeging van een ruimtelijke analyse. De ruimtelijke analyse brengt bestaande kwaliteiten aan het licht en wordt gebruikt als uitgangspunt voor het definitief ontwerp en advies.

FASE 1: INVENTARISATIE

In eerste instantie wordt een historisch perspectief geschetst van Nijkerk in het algemeen en de Havenkom in het bijzonder. Vervolgens zijn de huidige gebruikers in kaart gebracht en is aan de hand van onderzoek een analyse opgesteld met betrekking tot het proces dat reeds doorlopen is.

FASE 2: ANALYSE & VERDIEPING

In fase 2 is gekeken naar het ontstaan van stadshavens en transformatieprocessen van de afgelopen jaren. Ook is gekeken welke onderdelen herkenbaar zijn in Nijkerk. De huidige ruimtelijke situatie wordt geanalyseerd om zo kwaliteiten en kansen verder uit te diepen.

FASE 3: ADVIES

In fase 3 wordt naar aanleiding van de inventarisatie en analyse een advies opgesteld met een strategie passend bij Nijkerk. Om tot dit advies te komen is er een ruimtelijke analyse gemaakt van het Havenkomgebied. Met de uitkomst van deze ruimtelijke analyse wordt tenslotte een ontwerp geschetst met een realistische ruimtelijke invulling voor het gebied.



Figuur 6. Huidige promenade

HOOFDSTUK 2: ORIËNTATIE

2.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk geeft inzicht in het plangebied.

Allereerst komt de afbakening van het gebied aan de orde. Paragraaf 2.3 omschrijft het ontstaan van Nijkerk in het algemeen en de Havenkom in het bijzonder. Vanaf paragraaf 2.4 worden de huidige gebruikers in beeld gebracht zodat een beeld gevormd kan worden van het gebied zoals het er op dit moment uitziet.

2.2 LIGGING

De Havenkom is de plek waar de Arkervaart uitmondt nabij de Nijkerkse binnenstad. Ruimtelijk gezien betreft het een zone waarin overgegaan wordt van een binnenstedelijk milieu naar een industriegebied. De Kolkstraat, Havenstraat, Ampèrestraat en Ardeschstraat begrenzen het plangebied. Figuur 7 toont de afbakening van het plangebied, gezien vanuit de lucht.



Figuur 7. Plangebied Havenkom (Google Maps, 2013).

2.3 HISTORISCH PERSPECTIEF

De naam Nijkerk is een samensmelting van 'Nieuwe Kerk' en was van oorsprong een klein kerkdorp ontstaan aan de Barneveldse Beek op de grens van het Hertogdom Gelre (Gelderland) met het Sticht (Utrecht). De ligging was strategisch voor de handel maar bracht de inwoners ook gevaar. Het dorp raakte met regelmaat verzand in gevechten tussen beide gewesten. In 1412 ging het goed mis. Tijdens de Gelders-Arkelse oorlog brandde het dorp grotendeels af. De hertog van Gelre, Reinoud IV besloot het dorp op 27 maart 1413 stadsrechten te geven om herhaling te voorkomen. Gevolg hiervan was dat de stad zichzelf kon verdedigen. Door het verkrijgen van stadsrechten en het vrijstellen van tolgeld kon Nijkerk zich met name in de 17e en 18e eeuw verder ontwikkelen tot een belangrijk centrum van de Veluwe, centraal in het land en verbonden met de Zuiderzee. Aan het begin van de 18e eeuw werd de haven aangelegd op de plek waar deze zich nu nog bevindt (Van Dooren, 1986, pp. 156-157) en (Hagoort, 2006: glossarium: 21).

Het belang van de handel over het water nam door de eeuwen heen toe. In eerste instantie drong het vaarwater door tot de binnenstad van Nijkerk. De schepen werden bij de uitloop van de Akergracht (de vroegere Havenkom) overgeladen op platbodems die tot midden op het marktplein konden komen. Vanaf het marktplein werden de goederen getransporteerd naar panden in de binnenstad of rechtstreeks verhandeld op de markt.

De ligplaats voor deze schuiten heette de 'Colck', waarnaar later de Kolkstraat vernoemd is. De Kolkstraat vormt vandaag de dag de verbinding tussen Arkervaart en binnenstad.

Het gemeentebestuur wilde de centrale ligging en verbinding met de Zuiderzee verder versterken om handel en daarmee de lokale economie te bevorderen. Er werd geïnvesteerd in een sluis die in 1703 werd gebouwd. Tevens werd van 1703 – 1720 de watergang uitgediept met als resultaat dat grotere schepen de haven konden bereiken (Van Dooren, 1986, pp. 156-157.) Tegelijkertijd werd er een nieuwe Kolk aangelegd op de plaats wat nu de Havenkom genoemd wordt. De beurtschippers van en naar Amsterdam legden hier aan voor reizigers

en vracht, de turfschipper bracht er turven en in de hooitijd werd hooi verladen. De handel nam een hoge vlucht dankzij Joodse kooplieden die zich in Nijkerk vestigden. Vooral de lucratieve tabaksteelt droeg bij tot de Gouden Eeuw van Nijkerk.

De aanpak van de gemeente leek te werken. Havengelden werden afgeschaft en steeds meer bedrijven namen hun intrek aan de Arkervaart nabij de Havenkom. In 1765 werd glasfabriek Padang naar de stad getrokken. Ook een touwfabriek, kistenfabriek, knopenfabriek, wasserij en gasfabriek trokken naar het gebied. Zo ontwikkelde de Havenkom zich in anderhalve eeuw tot een bloeiend regionaal industrie centrum (Van den Berg & Van den Berg-Brouwer, 1949, pp. 125-127). Figuur 8 toont de Havenkom omstreeks 1850.



Figuur 8.: Gezicht op de Haven (Gerrit van den Pol, ca. 1850. Olieverf op doek).

Niet alle stappen om bedrijvigheid naar de stad te trekken waren even succesvol. In 1824 werd door de gemeente toestemming verleend voor de bouw van een scheepswerf aan de Arkervaart. De gedachte was dat deze werf visserij en daarmee werkgelegenheid zou aantrekken. Dit is nooit gelukt, Nijkerk is nooit een concurrent geweest voor typische vissersplaatsen als Spakenburg of Urk. Wel trokken Spakenburgse vissers met botters vol haring richting de Kolk om vis te verkopen op de markt (Van Dooren, 1986, pp. 156-157)

Nijkerk werd dan geen vissersstad, handel was er aan de haven volop. Bovendien versterkten de ondernemers elkaar onderling. Zo bevond zich aan de kade een houtzagerij waaromheen zich meubelmakers vestigden. De gemeente geloofde in de ligging nabij het centrum en deed haar best om nieuwe ondernemers aan te trekken. In de jaren 30 van de vorige eeuw werd een gids uitgegeven in opdracht van het gemeentebestuur met de titel 'Bezoek en vestigt u te Nijkerk, centrum van de eierhandel en veeteelt' (Kragt, 1931). Enkele jaren later, in 1933, vestigde zich een chocolade fabriek aan de haven, wat mogelijk een resultaat kan zijn van de gemeentelijke werving.

Een grote transformatie onderging het gebied door de aanleg van de Rijksweg 28 in de jaren '60. De huidige A28 trok veel bedrijven richting zichtlocaties aan de snelweg.

2.4 HUIDIGE INVULLING HAVENKOM

Het oudste industrieterrein van Nijkerk heeft veel van haar oorspronkelijke gebruikers verloren. Dit geldt niet voor alle industrie. Voor partijen die handelen in grote hoeveelheden bulkgoederen is transport over water interessant. Een grote asfaltcentrale heeft een plek aan de Arkervaart. In het plangebied 'De Havenkom', nabij de binnenstad van Nijkerk huisvest aan de Westkadijk vanaf de jaren '60 de coöperatie. Vanwege de prominente ligging is het gebouw van de coöperatie beeldbepalend voor het gebied.

Vrijwel direct naast de coöperatie bevindt zich een monumentale watertoren. Ook het stadhuis en een groot home- en lifestyle centre hebben een plek in de Havenkom. Naast deze gebruikers staan er enkele woningen. Aan de Oostkadijk is geen industrie meer te vinden. Een grote parkeerplaats domineert deze zijde van de Arkervaart. Figuur 9 geeft het huidige beeld van de Havenkom met (v.l.n.r.) de parkeerplaats, de coöperatie en de watertoren. Ondanks het verdwijnen van veel industrie ademt de Havenkom nog steeds een historisch-industrieel karakter uit, referent aan de periode van weleer.

Om een helder beeld te vormen van de belangrijkste gebruikers en ruimte vragende objecten vandaag de dag zijn deze in kaart gebracht. Paragraaf 2.5 gaat hier op in.





Figuur 9. De Havenkom anno 2013

2.5 GEBRUIKERS IN BEELD

Om uitspraken te kunnen doen over de kwaliteit en inrichting van het gebied zijn allereerst de huidige gebruikers in kaart gebracht. Figuur 10 geeft een overzicht van de partijen die op basis van functie of uitstraling van belang zijn voor de Havenkom.

Met cijfers zijn de belangrijkste gebruikers in Figuur 10 aangegeven. Elk cijfer behoort bij een object. **Bijlage I** geeft per partij nadere achtergrond informatie met betrekking tot het soort voorziening en activiteiten die uitgevoerd worden op de locatie.

2.6 STRUCTUUR VEREIST POLITIEKE WILSKRACHT

Zoals beschreven en in paragraaf 2.5 ook getracht in kaart te brengen is de Havenkom is van oudsher een gebied waarin diverse vormen van bedrijvigheid samenkomen. Veel oorspronkelijke gebruikers zijn verdwenen maar tot op de dag van vandaag wordt er door een aantal gebruikers nog handel

DE VOLGENDE PARTIJEN KOMEN AANBOD:

1. DE HAVENAER
2. DE WATERTOREN
3. DE COÖPERATIE
4. LA BELLA ROSA
5. DE DOLLE JONKER
6. HET STADHUIS

7. OPENBARE PARKEERPLAATS
8. DEPENDANCE STADHUIS
9. SANITAIR GEBOUW
10. TERREIN VAN ROOTSELAAR



Figuur 10. Gebruikers Havenkom

HOOFDSTUK 3: POLITIEKE PROCESSEN

3.1 INLEIDING

Hoofdstuk 2 heeft inzicht gegeven in de historie en het huidige gebruik van de Havenkom. De uiteenlopende functies doet gebrek aan structuur en visie gedurende de afgelopen vijftig jaar vermoeden. Niets is minder waar. Ideeën omtrent transformatie waren er wel degelijk en komen aan de orde in paragraaf 3.2.

Voor uitvoering van de plannen heeft de gemeente zich gefocust op medewerking van enkele van de gebruikers zoals genoemd in paragraaf 2.5. Deze partijen staan centraal in paragraaf 3.3 waar het gehele politieke proces omtrent transformatie nader wordt beschouwd. Tenslotte wordt in paragraaf 3.4 een helder beeld gegeven van de huidige politieke situatie.

3.2 EEN EERSTE AANZET TOT TRANSFORMATIE

De eerste plannen om de Havenkom te transformeren zijn terug te vinden in gemeentelijke stukken uit de jaren '70. De toenmalige burgemeester dacht door een transformatie van de Havenkom meer vertier te kunnen genereren. Het Recreatieschap Veluwe heeft in die tijd een plan ontworpen voor de aanleg van een botenhaven. Dit plan heeft het nooit gehaald.

Hoofdredeën hiervoor waren:

- * De afstand tot de randmeren (4 kilometer) zou te lang zijn om voorbeeldsituaties zoals in

Elburg, Harderwijk of Spakenburg te creëren.

- * De rentabiliteit kon niet worden gewaarborgd. Er waren 300-400 ligplaatsen nodig voor een goede exploitatie. Deze ruimte was er niet in de Havenkom.

Ruim 10 jaar later, in januari 1988 heeft Bureau Witpaard en Partners in opdracht van de gemeente Nijkerk een nieuw plan opgesteld. Figuur 11 geeft een verbeelding van dit plan. Aanleiding hiervoor waren de plannen om het stadhuis uit te breiden. Ontwikkeling werd wenselijk geacht om zo een natuurlijke overgang te creëren tussen binnenstad en het industrieterrein. Bovendien kreeg, zo was het voornemen, het toerisme een impuls door de aanleg van een passantenhaven met bijbehorende horeca.

Het creëren van een boulevard aan de Oostkadijk en het realiseren van aanlegsteigers stond centraal om het gebied een recreatieve uitstraling te geven. In het plan werd uitgegaan van het doortrekken van de boulevard tot en met het terrein van Van Rootselaar. Door het uitgraven van het terrein ontstond ruimte voor de aanlegsteigers. Aan de haven waren in de tekening kantoren, showrooms en horecapaviljoens gesitueerd.

Aan de Westkadijk werd wonen gesitueerd.

Om deze nieuwe functies te kunnen realiseren was verplaatsing van de coöperatie noodzakelijk. Dit niet alleen voor het uitzicht maar ook vanwege

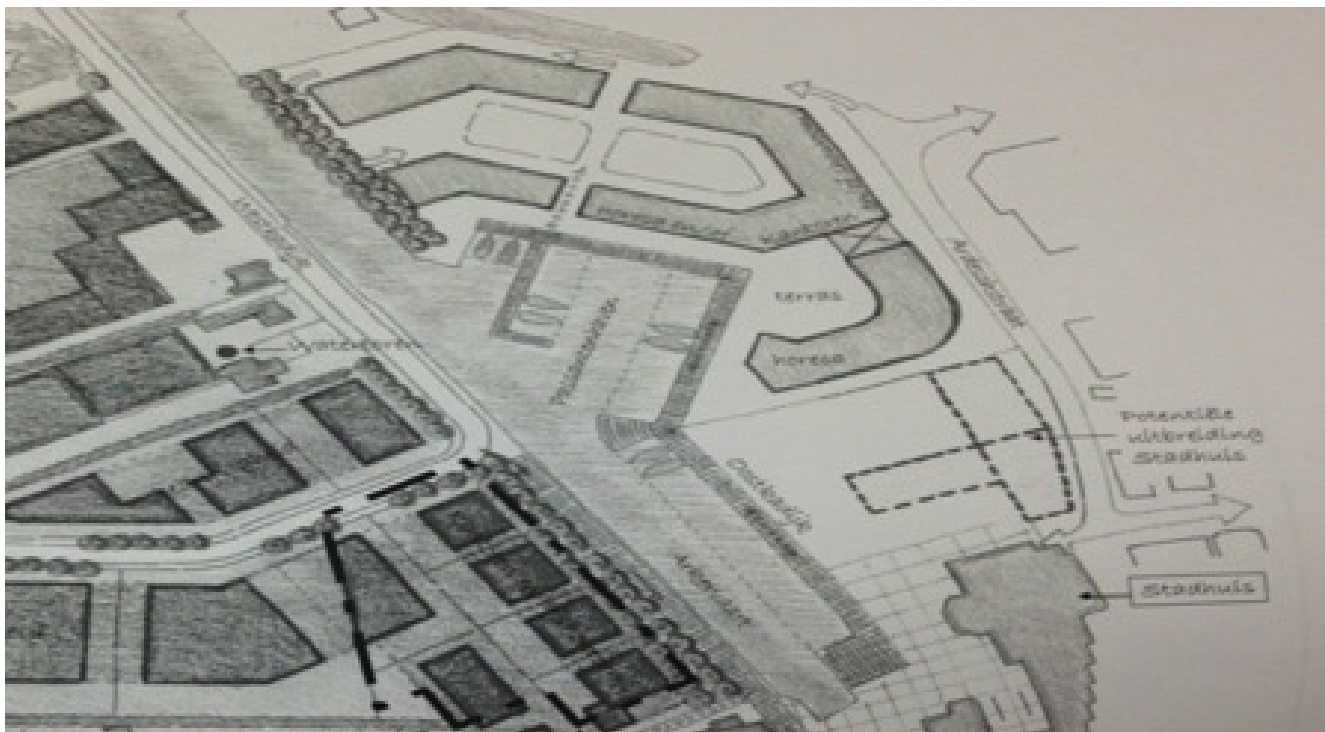
hindercirkels die nieuwe bebouwing tegen hielden.

Tot op heden is het plan nooit uitgevoerd aangezien de coöperatie tot op de dag van vandaag niet verplaatst is. Verplaatsing van een bedrijf dat een belangrijke plek inneemt is een ingewikkeld traject.

De gemeente Nijkerk heeft voor herontwikkeling van de Havenkom vanaf de jaren '90 een lang proces doorlopen met vier belangrijke gebruikers om tot ontwikkeling over te kunnen gaan. Paragraaf 3.3 geeft inzicht in deze processen.

3.3 PROCES OMTRENT PARTIJE

Voor het uitvoeren van de transformatieplannen die de gemeente voor ogen had voor de Havenkom was en is de gemeente afhankelijk van prominente gebruikers van het gebied. Voor het schrijven van deze scriptie en het gehele planproces is het essentieel dat er verdieping plaatsvindt in hetgeen de afgelopen jaren is gebeurd. Op basis van interviews met diverse sleutelfiguren is een helder beeld ontstaan van het proces zoals dat is doorlopen.



Figuur 11. Plan van Bureau Witpaard voor transformatie van de Havenkom (Gemeente Nijkerk, 1988).

Het stadhuis (6 en 8), De Havenear (1), Van Rootselaar (10) en de coöperatie (03) zijn de actoren die achtereenvolgens worden behandeld. Gezien de wens vanuit de gemeente om de coöperatie geheel te verplaatsen en de grote impact die dit op het proces heeft gehad staat dit onderwerp dan ook centraal in deze paragraaf.

** Voor de paragrafen 3.3.1 t/m 3.3.4. zijn interviews afgenomen met actoren die een rol spelen in het proces. Namen en functies zijn te vinden bij de bronvermelding.*

3.3.1 HET STADHUIS

Figuur 12 toont het stadhuis van Nijkerk. Het stadhuis voldoet niet meer volledig aan de moderne arbeidseisen. Daarnaast is het aantal ambtenaren sinds de fusie met Hoevelaken gegroeid. Gekeken is naar een alternatieve locatie, mogelijk meer centraal in de gemeente Vooruitlopend op herontwikkeling of verplaatsen is in 2000 een tijdelijke dependance neergezet op het parkeerterrein. De discussie omtrent herontwikkeling of nieuwbouw is echter in de ijskast gezet. Figuur 13 geeft een beeld van het oude stadhuis. Dit gebouw is gekoppeld aan de uitbouw en fungeert als belangrijke trouw locatie.

NU	GEBOUWEN MET DIVERSE GEMEENTELIJKE FUNCTIES
KANS	RUIMTE MEER BETREKKEN BIJ HAVENKOM
EFFECT	BELANG FUNCTIE EN LEVENDIGHEID NEEMT TOE.



Figuur 12. Stadhuis Nijkerk,



Figuur 13. Oude stadhuis Nijkerk)



Figuur 14. Home en lifestylecenter De Havenaer

3.3.2 HOME & LIFESTYLECENTRE DE HAVENAER

De Havenaer is een thematisch winkelcentrum gericht op wonen. Figuur 1 toont de ingang en centrale parkeerplaats van het complex. Het winkelcentrum is geopend in de jaren '90 na een grootscheepse restauratie van een oude chocoladefabriek uit 1907.

De heer Van Doggenaar, eigenaar en initiatiefnemer werd in eerste instantie argwanend aangekeken toen hij zijn plannen ontpopte om een oude chocoladefabriek op te kopen en om te bouwen

Van Doggenaar geloofde echter in het concept en vierde in 2008 alweer het tienjarig jubileum (Interview Van Doggenaar, AD Amersfoortse Courant, 12 september 2008). Van Doggenaar zag de Havenaer als belangrijke bezoekerstrekker voor Nijkerk en ging er vanuit dat er een sterke interactie zou ontstaan met bezoekers van de binnenstad. Er is destijds op zijn initiatief bebording aangebracht om de route tussen De Havenaer en de binnenstad aan te geven. Tot op heden komen bezoekers voornamelijk gericht richting De Havenaer. Barrière in de route vormt volgens Van Doggenaar de coöperatie, de directe buurman van De Havenaer.

De heer Van Doggenaar is van mening dat hij het complex gekocht heeft met de gedachte dat de coöperatie zou verdwijnen. Dit is wat destijds door de gemeente werd beloofd, stelt Van Doggenaar. Van deze afspraak is helaas geen documentatie terug te vinden. Tot op de dag van vandaag stelt de heer Van Doggenaar dat de gemeente kansen heeft laten liggen om het gebied verder te ontwikkelen en de fabriek te verplaatsen. Feit is dat Van Doggenaar een flinke investering heeft gedaan op een plek die momenteel relatief geïsoleerd ligt. Gesteld kan worden dat het gaat om een locatie die vanwege diverse factoren, waaronder de aanwezigheid van de coöperatie weinig interactie vertoont met de omgeving als relatief autonoom moet worden beschouwd.

Voorlopig is er geen zicht op vertrek van de coöperatie. De Havenaer zal als zelfstandig complex moeten overleven, los van de binnenstad. Het complex komt echter met gedeeltelijke leegstand en gezocht wordt naar trekkers om zo meer bezoekers aan te trekken. Een mogelijkheid waar aan gedacht wordt in het toevoegen van functies naast de oorspronkelijke opzet als home en lifestylecentre.

NU	DEELS LEEGSTAND EN BEHOEFTE AAN MEER BEZOEKERS
KANS	UITBREIDING MET NIEUWE FUNCTIES EN CREËREN VAN VERBINDING MET DE BINNENSTAD
EFFECT	LEVENDIGE TREKKER IN DE HAVENKOM

3.3.3 TERREIN VAN ROOTSELAAR

Het terrein van Van Rootselaar bestaat uit asfalt en wordt beperkt gebruikt voor opslag. Voordat Van Rootselaar het terrein in handen verkreeg was op deze locatie Prins, een befaamde Nijkerkse houthandel, gevestigd. De Gemeente Nijkerk was voornemens het terrein te kopen van Prins om te herontwikkelen. De ligging aan het water leende zich hier uitstekend voor. De grond is echter vervuild met diesel en pentachloorfenol vanwege de oorspronkelijke industriële activiteiten. Het saneren van deze grond zou volgens een berekening van de gemeente ongeveer één miljoen gulden gekost hebben. Ondanks deze kostenpost was de gemeente voornemens om de grond te kopen. Alvorens de koop kon doorgaan moesten er nog wel een aantal politiek-bestuurlijke trajecten worden doorlopen.

De familie Van Rootselaar woont direct naast het perceel en wilde niet dat het terrein ontwikkeld zou worden. Die kans was reëel aanwezig bij een koop door de gemeente. Bij ontwikkeling zou mogelijk het zicht op de Nijkerkse kerktoren verdwijnen waaraan Van Rootselaar, zo wordt wel gesteld, veel waarde hechtte. Voordat de gemeente haar procedures omtrent de koop heeft kunnen afronden besloot Van Rooteslaar de grond te kopen/

NU	VERLATEN TERREIN ZONDER PERMANENTE FUNCTIE
KANS	HERONTWIKKELING VAN HET TERREIN DOOR AANKOOP
EFFECT	BETREKKEN BIJ DE HAVENKOM

De inrichting van het terrein bleef na aankoop ongewijzigd. Enkel een paar houten opstallen van de voormalige houthandel zijn afgebroken.

3.3.4 DE COÖPERATIE, ABZ DIERVOEDING

Al sinds de jaren '80 zijn er vanuit de gemeente Nijkerk ideeën om de Havenkom meer bij de binnenstad te betrekken. De Havenkom wordt nu gedomineerd door de coöperatie. De uitstraling van het gebouw is niet hetgeen dat past bij een aantrekkelijke (stads)haven. Bovendien beperkt de coöperatie vanwege haar hindercirkels milieu-gevoelige bestemmingen zoals wonen in de nabijheid van het gebied. Voor een herontwikkeling waarbinnen woningbouw wordt meegenomen lijkt verplaatsing van de fabriek noodzakelijk. Figuur 15 toont het dak van de fabriek met zicht op Nijkerk.

VERPLAATSING JAREN 90

Vanaf de jaren '90 is de Gemeente Nijkerk met de directie van de coöperatie in gesprek over verplaatsing. In de jaren 90 is er tussen coöperatie, gemeente en Provincie Gelderland serieus gesproken over verplaatsing. Vanuit de gemeente en de provincie was zelfs een aanzienlijke subsidie beschikbaar om het bedrijf te verplaatsen. De coöperatie heeft in deze tijd elders aan de Arkervaat, buiten de Havenkom een stuk grond gekocht zonder bouwplicht. Afspraken over verplaatsing zijn destijds vastgelegd in een tweetal overeenkomsten (1992 en 1999). Hierin is onder andere opgenomen dat de fabriek zou verplaatsen wanneer het bedrijfseconomisch haalbaar zou zijn. Uiteindelijk heeft de coöperatie zelf het besluit

genomen om niet te verplaatsen. Dit vanwege de onzekere marktsituatie (o.a. vanwege BSE-crisis) en de risico's van grote investering,

In de overeenkomst uit 1992 is ook vastgelegd dat uitbreiding op de bestaande locatie is ingeperkt tot enkel noodzakelijke voorzieningen om het bedrijf te laten opereren. Het bestemmingsplan liet echter nog wel uitbreiding van het bedrijf toe.

In de periode na de jaren '90 heeft de coöperatie een aantal uitbreidingen aangevraagd waaronder het plaatsen van silo's. Deze zijn door het toenmalige College van burgemeester en wethouders goedgekeurd.

VERPLAATSING ROND DE EEUWWISSELING

Na een periode van radiostilte begon rond de eeuwwisseling vanuit de politiek opnieuw een discussie omtrent verplaatsing. Men refereerde hierbij aan de overeenkomst uit het verleden. Afdwingen van een verplaatsing bleek op basis van de overeenkomsten uit de jaren '90 niet mogelijk. Door externen is onderzocht wat de juridische haalbaarheid is van de private overeenkomsten. Privaatrechtelijk is niet afdwingbaar dat verplaatsing in één keer of in fasen geschiedt. Het werd steeds duidelijker dat de fabriek niet op korte termijn zou verdwijnen zonder steun vanuit de overheid. Met de coöperatie is afgesproken een onderzoek te doen naar de kosten van verplaatsing. Dit onderzoek is uitgevoerd door Arcadis en afgerond op 13 augustus 2012. Uitkomst van dit onderzoek was dat verplaatsing ongeveer 28 miljoen euro zou gaan kosten.

Hierbij is uitgegaan van de totale schadeloosstelling bij een gedwongen verplaatsing conform het beleid van de Provincie Gelderland.

Het totaal aan schadeloosstellingen, 28 miljoen euro zou gedekt kunnen worden door:

- * 9 miljoen subsidie door de overheid (provincie en gemeente)
- * 8 miljoen grondaankoop door de gemeente of derde partij
- * 11 miljoen eigen bijdrage door coöperatie

De coöperatie moest nadenken over het investeren van een substantieel bedrag, 11 miljoen euro, voor verplaatsing. De gemeente over de vraag of zij voor een substantieel bedrag risico wilde lopen met betrekking tot herontwikkeling. Uit overleg met de provincie bleek dat de maximale subsidie die verstrekt mocht worden door de overheid 9 miljoen was, zonder dat er sprake zou zijn van ongeoorloofde staatssteun. De provincie zou minimaal 50% van dit bedrag aan subsidie kunnen verstrekken indien de gemeente ook substantieel co-financiert. Gezien de huidige economische situatie waarin de gemeente Nijkerk zich bevindt, beschikt zij niet over het noodzakelijke bedrag om samen met de provincie een subsidie te verlenen. De coöperatie gaf daarop aan niet op korte termijn te verplaatsen. Het subsidiebedrag was te laag en het paste op dat moment niet binnen het bedrijfsperspectief.

ACTUALISATIE BESTEMMINGSPLAN

Medio 2012 moest het vigerende bestemmingsplan geactualiseerd worden omdat het ouder was dan 10 jaar. De coöperatie bevindt zich op een geluid-

gezoneerd industrieterrein. Uit onderzoek bleek dat het bedrijventerrein 'op slot' zit wat betreft de toegestane geluidemissie. Een mogelijkheid was het dezoneren waarbij een deel van het bedrijventerrein, waaronder ook dat van de coöperatie, buiten de zonering werd gehouden. Dit bleek geluidstechnisch niet mogelijk te zijn. Als oplossing werd een geluidsverkavelingsplan opgesteld waarbinnen de bedrijven een hoeveelheid geluid per m² kregen toegewezen. Dit plan werd gekoppeld aan het nieuwe bestemmingsplan Bedrijventerrein 1.

Het ontwerp van dit plan werd in september 2011 vrijgegeven. In dit bestemmingsplan is de huidige locatie van de coöperatie strak begreemd. Deze strakke begrenzing houdt het volgende in:

- * inperking van alle bouwhoogtes van gebouwen;
- * ontnemen van gangbare 10% afwijkingsmogelijkheid;
- * onmogelijk maken van het verhogen van de schoorstenen.

De coöperatie was het echter met deze inperking niet eens en heeft tegen het bestemmingsplan een zienswijze ingediend waarin zij zich beroept op bestaande rechten op het gebied van planologische en milieutechnische ruimte. De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan vervolgens gewijzigd vastgesteld op 28 juni 2012 (<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/>) waardoor de 10% afwijkingsmogelijkheid weer mogelijk werd. Ondanks deze aanpassing is de coöperatie in beroep gegaan bij de Raad van State.



Figuur 15. Zicht vanaf dak coöperatie

INTENTIEOVEREENKOMST

Op 28 februari 2013 is door de gemeente Nijkerk een intentieovereenkomst getekend met de coöperatie. Afspraak is dat de coöperatie op de huidige locatie mag blijven produceren. De coöperatie heeft de mogelijkheid om bepaalde activiteiten van het bedrijf over te brengen naar de nieuwe locatie zonder dat men hierdoor de private verplichting krijgt om definitief te verplaatsen. Daarnaast zal men meewerken aan onderzoeken en maatregelen om uitstoot te verminderen waardoor er ruimte ontstaat om ontwikkelingen rond de havenkom mogelijk te maken en de milieuhinder voor de bestaande omgeving afneemt.

WAARDE OVEREENKOMSTEN EN TOEKOMST

De gemeente heeft in 21 jaar drie overeenkomsten afgesloten met de coöperatie. Strekking van de overeenkomsten was om een aanzet te geven tot verplaatsing. De overeenkomsten bleken door de positie die de gemeente innam niet krachtig genoeg om verplaatsing af te dwingen. Reden hiervoor is waarschijnlijk met name de financiële situatie van de gemeente en het ontbreken van politieke urgentie. Verplaatsing kost zoals gesteld 28 miljoen euro. Aangenomen kan worden dat er voor de coöperatie onvoldoende financiële voordelen waren om 11 miljoen euro bij te dragen. Wanneer een onderneming geen voordelen ziet zal men naar alle waarschijnlijkheid nooit verplaatsen in het belang van de gemeenschap.

Op basis van de huidige vergunning is verplaatsing daarnaast ook niet af te dwingen. Wolter Ziggers,

vergunningverlener namens de Provincie Gelderland (persoonlijke communicatie, 29 augustus 2013) meldt het volgende:

“ De coöperatie voldoet aan de geldende milieuvergunning zoals die is verleend door de Provincie Gelderland. Het betreft hier een recente vergunning die aan de huidige wet- en regelgeving voldoet. De aard en omvang van de vergunde activiteiten zijn hierin beschreven alsmede de milieugevolgen. Er is geen aanleiding om de vergunning te actualiseren”.

Vergunningtechnisch staat vast dat de Provincie Gelderland geen aanleiding ziet tot aanscherping. Daarnaast mag men volgens het geldende bestemmingsplan niet uitbreiden. Enkel wanneer de coöperatie dergelijke plannen heeft zou een verplaatsing bespreekbaar zijn. Voor uitbreiding zijn echter geen plannen. Verwacht wordt dan ook dat de coöperatie ook de komende tien jaar niet volledig zal verplaatsen. De meest recente overeenkomst, afgesloten in februari 2013 geeft daar ook geen directe aanleiding toe. Hierdoor blijft de huidige situatie naar verwachting de komende periode behouden.

3.4 POLITIEK AAN ZET

Gezien het opstellen van de overeenkomsten in de jaren '90 kan aangenomen worden dat er in deze tijd politieke aandacht was voor het project Havenkom. De overeenkomsten waren met name gericht op ontwikkeling bij verplaatsing van de coöperatie. Tot op heden is verplaatsing van de coöperatie echter niet bewerkstelligd.

Op 3 oktober 2011 is door de gemeenteraad gediscussieerd over plannen omtrent de Havenkom. Lange tijd was er geld gereserveerd voor eventuele ontwikkeling van het gebied en verplaatsing van de coöperatie. De meerderheid van de raad vond het echter onverantwoord om in deze tijd van economische onzekerheid grote sommen gemeenschapsgeld uit te geven aan een onzekere ontwikkeling in de Havenkom. Wel bleek de raad voornemens om een grof vlekkenplan te laten opstellen. Het vlekkenplan zou zorgen voor richtlijnen wanneer particuliere initiatieven zich aandienen.

Wanneer er een vlekkenplan/visie zou liggen kan de gemeente zowel een faciliterende als sturende houding aannemen. Er kan gewacht worden op de markt (passief) of men kan zelf de eerste stappen ondernemen (actief). Voorop staat dat voor een

succesvolle ontwikkeling in ieder geval ambitie nodig is. Daarnaast is het van belang dat men kansen aanpakt.

Om daadwerkelijk te komen tot ontwikkeling is het van belang dat er een duidelijke visie ligt zodat er een koers gevaren wordt waar een ieder zich in kan vinden. Om een koers te bepalen wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op het onderwerp stadshavens. Stadshavens, zoals de Havenkom, zijn geen op zich zelf staande fenomenen. In hoofdstuk vier komen ontwikkelingsprocessen van stadshavens in het algemeen aan de orde en wordt de relatie met Nijkerk gezocht. Gekeken wordt in hoeverre ontwikkelingen elders kunnen bijdragen aan de opgave die speelt in Nijkerk.

HOOFDSTUK 4 : STADSHAVENS

4.1 INLEIDING

Nadat de huidige gebruikers zijn weergeven in hoofdstuk twee heeft hoofdstuk drie aangetoond dat er vanuit de gemeente wel degelijk plannen waren om de Havenkom te transformeren. Er werd echter met name op de verplaatsing van de coöperatie gekoerst om de Havenkom op deze wijze te transformeren tot een geheel nieuwe stadshaven.

Tot op heden is dit vanwege politieke en financiële redenen niet gelukt. Van belang is om te kijken naar nieuwe mogelijkheden in plaats van zaken die stagneren. Om deze mogelijkheden te kunnen duiden is het van belang eerst te bekijken wat een stadshaven kan bijdragen aan een stad.

De Havenkom in Nijkerk vormt niet de enige stadshaven in Nederland. Ook elders vonden en vinden transformatieprocessen plaats. Dit hoofdstuk beschrijft allereerst de relatie tussen haven en stad. Vervolgens komen transformatieprocessen aan de orde en geeft paragraaf 4.5 inzicht in herontwikkelingen in andere steden en de toepasbaarheid op Nijkerk.

Inzichten uit dit hoofdstuk vormen samen met hoofdstuk 5, 'Ruimtelijke Analyse' een belangrijke basis voor het ontwerp en verdere procedure omtrent ontwikkeling van een bijzonder gebied in Nijkerk.

4.2 STADSHAVEN AAN DE WIEG VAN DE STAD

Veel middeleeuwse nederzettingen liggen aan het water en hebben zelfs hun ontstaan aan het water te danken. Vrolijkx (2010) heeft in zijn werk 'Stadshaven, smaakmaker van Stedelijke Ontwikkeling' twaalf steden en hun relatie tot het water vereenvoudigd in kaart gebracht. Figuur 16 geeft hiervan een grafische weergave.

Te zien is dat het water doordringt tot de kern van de stad wat het ontstaan van nederzettingen aan geeft. Steden lagen immers vaak bij doorwaadbare plaatsen in een rivier, uitnodigend voor vestiging en handel. Bovendien zette handel aan tot bevolkingsgroei. Handel en bevolkingsgroei resulteerde in stadsrechten. Dit fenomeen is ook terug te zien bij het ontstaan van Nijkerk. In hoofdstuk twee werd al beschreven dat Nijkerk is ontstaan aan een beek. Vanwege haar gunstige ligging nam handel toe en groeide het tot een 'stad'. Steden waren (en zijn) in grootte mate afhankelijk van het water. De stad en het water versterkten elkaar. In de tijd van de bloeiende handel werden rivieren verbreed om zo meer goederen te kunnen transporteren en handel te drijven. Vanwege deze welvaart kon de stad uitbreiden (Vrolijkx, 2010, pp. 6-7). In Nijkerk is deze ontwikkeling, zoals beschreven in paragraaf 2.3 terug te vinden in het verbreden van de Barneveldse Beek tot Arkervaart om zo de toenemende scheepvaart ruimte te kunnen bieden.



Figuur 16. Positie van Stad en Haven (Vrolijk, 2010).

4.3 INDUSTRIALISATIE AAN DE HAVEN

Rond de 19e eeuw waren havens voornamelijk het domein van (harde) industrie welke voortkwam uit het fordisme. Het fordisme betreft het tijdperk dat de opkomst van massaproductie en massa-consumptie markeert. Vanwege massaproductie van goederen konden de kosten omlaag.

Om grote omzetten te kunnen realiseren waren grootschalige fabrieken en hoge aantallen arbeiders noodzakelijk (Dankbaar, 1993 & Boyer, 1995a). Deze arbeiders woonden in de stad en later in wijken rondom de fabriekscomplexen, nabij de haven. Sectoren die van elkaar afhankelijk waren clusterden samen om zich zo te kunnen specialiseren en transportkosten laag te houden. Nijkerk kende rond de 19e eeuw een aantal firma's in de meubelbranche die zich clusterden. De firma Tijsseling was hier één van en genoot naast regionale zelfs landelijke bekendheid.

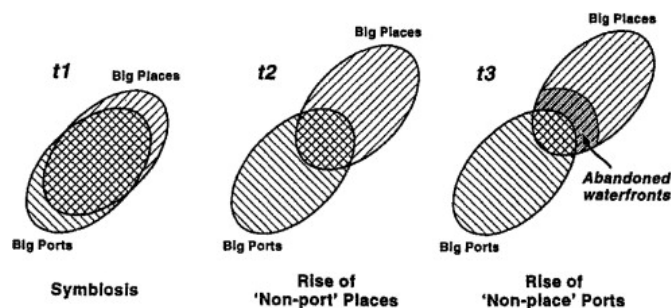
De haven beïnvloedde de stad en anderszins was de stad afhankelijk van de haven. De haven was een stedelijk fenomeen dat gedurende drie eeuwen met name voor wat betreft de handel vervlochten was met de stad (Meyer, 1997, p. 376).

Na de Tweede Wereldoorlog is de relatie tussen stad en haven sterk veranderd. Norcliffe (1996) heeft een model opgesteld, te zien als figuur 17, waarin de positie van stad en haven weergegeven zijn. T1 toont de sterke relatie tussen beide gebieden voor de Tweede Wereldoorlog.

4.4 ONTVLECHTING VAN HAVEN EN STAD

Met de toename van de technologie en de welvaart nam het fordisme af. Samen met mondialisering zorgde dit gegeven voor het vertrek van veel fabrieken uit de haven naar plekken buiten de stad. Schaalvergroting en containerisatie lagen hieraan mede ten grondslag en zorgde voor concentratie van bedrijvigheid in grote havens als Antwerpen, Amsterdam en Rotterdam. Samen met de toename van de mobiliteit zijn havens onderdeel geworden van mondiale ketens en bedienen zij een regionaal achterland in plaats van de lokale markt. Dit resulteerde in een ontknoping van (kleinere-) havens met stedelijke functies.

In figuur 17 is dit proces inzichtelijk gemaakt door T2. Vanwege deze ontwikkeling verdween de afhankelijkheid van de haven en daarmee ook de synergie tussen beide delen (Norcliffe 1996,



Figuur 17. Evolutie en ontbinding van de haven en stad.
(Norcliffe 1996 p126.

pp.123-132). Vanaf de jaren 90 deed het informatietijdperk zijn intrede wat resulteerde in verdere verzwakking van de relatie tussen de historische stad en de haven (Norcliffe, 1996). Bovendien zorgde toenemende ruimteclaims vanwege stadsuitbreiding en veranderende milieu aspecten voor verdere transformatie. Functies verdwenen en vervuilde stadsgebieden waren steeds vaker het gezicht van een binnenstedelijke haven. Bedrijven trokken verder weg en panden langs de haven wachtten op nieuwe gebruikers. In Nijkerk is deze situatie nadrukkelijk zichtbaar. Met uitzondering van de dependance van het stadhuis en De Havenaer zijn er geen gebruikers meer richting het gebied getrokken. Hierbij moet opgemerkt worden dat De Havenaer er vanuit ging dat het gebied zich op korte termijn zou ontwikkelen.

De band waarmee stad en haven van oudsher verbonden waren vervaagde. In figuur 17 geeft T3 deze situatie weer. Het leek wel of men vergat dat (stads-) havens in het verleden een belangrijk onderdeel waren van de stedelijke economie en een belangrijk onderdeel van het sociaal-cultureel weefsel van de stad (Hein, 2011, p. 55.). Om de stad opnieuw uit te vinden stelt Hein (2011, pp. 59-60) dat er uitdagingen liggen om deze 'leeg getrokken' gebieden opnieuw vorm te geven. Hiervoor is echter wel daadkracht nodig, met name van vanuit de (lokale) politiek. In Nijkerk lag de focus hierbij op verplaatsing van de coöperatie, zoals beschreven in hoofdstuk 3. Nu deze verplaatsing niet haalbaar lijkt moet gekeken worden naar andere mogelijkheden om de relatie met de stad terug te vinden.

4.5 HERONTDEKKING STADSHAVEN

Om de verbinding met de stad te heroveren moet gezocht worden naar een nieuwe invulling die aansluit bij de wensen van vandaag de dag. Op het gebied van industrie mag de stad dan niet meer afhankelijk zijn van de haven, de haven ligt nog wel op een unieke locatie waar door de toevoeging van nieuwe functies een nieuwe relatie kan ontstaan. In veel Nederlandse steden is het patroon zoals omschreven in 4.4 merkbaar. Er is een ommekeer nodig om deze locaties nieuw leven in te blazen.

Leegstand en verkrotting in de omgeving geven een extra aanleiding voor een gebiedsimpuls om een neerwaartse spiraal te buigen. Stadshavens zijn na de eeuwwisseling meer dan klaar voor transformatie.

Voorbeelden uit het buitenland laten zien dat er wel degelijk wat kan gebeuren. Industriële havengebieden in Oslo, Hamburg en Antwerpen zijn reeds met succes getransformeerd. Gezien de schaalgrootte van deze gebieden wordt in het kader van deze scriptie dichterbij huis gezocht. Ook in Nederland volgen namelijk de herontwikkelingen elkaar op. Zo zijn in de steden Breda, Amersfoort en Maastricht reeds succesvolle transformaties uitgevoerd. In de paragrafen 4.5.1 t/m 4.5.3 komen deze steden achtereenvolgens aan bod en wordt beschreven hoe het gezicht van de stad weer richting haven keerde en de havens opnieuw één werden met de stad.



4.5.1 BREDA, DE NIEUWE MARK (2007)

Achtergrond:

De stadshaven van Breda heeft dienstgedaan als doorvoerhaven voor vis naar België.

Na de oorlog trokken, identiek aan de trend elders in Nederland, gebruikers weg waardoor de haven in onbruik raakte en uiteindelijk in 1965 gedempt werd. Door demping werd ruimte gemaakt voor andere stedenbouwkundige invullingen die rond die tijd nodig werden geacht zoals een plein (de Gedempte Haven) en ondergrondse parkeergarage (Gemeente Breda, 2013)

Doelen:

Het terugbrengen van water in de stad + Herstel van het historische erfgoed + Versterken van het toeristisch klimaat + Versterken routevoering binnenstad + Versterken van woonfunctie in binnenstad

Financiering:

Reservering vanuit de gemeente lag op 23 miljoen. Er was een bedrag van 35,9 miljoen nodig. De coalitiepartijen gingen akkoord met 29,5 miljoen. Breda stemde in met het plan, ook al was er nog geen volledig zicht op de financiële dekking. Uiteindelijk is een bijdrage vanuit de EU verkregen.

Plan:

Vanaf 2007 is de haven terug in de stad. Het plein

en de garage hebben plaats gemaakt voor een bruisende Nieuwe Haven die ruimte biedt aan rondvaartboten en tal van activiteiten. Er is een passantenhaven aangelegd om toenemende recreatievaart een plek te bieden. Daarnaast is de Oude Trambrug vernieuwd en verhoogd om in te spelen op de nieuwe functie van de plek. In verdere fases zijn plannen om ook andere verdwenen waterlopen in de stad terug te brengen. Figuur 18 toont de ontwikkeling in Breda.

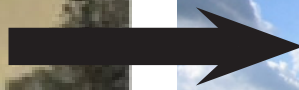
Resultaat na realisatie:

Het aantal horecabedrijven is toegenomen van tien naar negentien. De stad is qua toeristenbestedingen op de vijfde plek beland na Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (215 miljoen in 2008). Volgens het College van B&W heeft de aanwezigheid van het water er mede aan bijgedragen dat Breda gekozen werd tot 'Beste Binnenstad'.

Conclusie:

Breda is een bijzonder voorbeeld. De oude industriehaven is hier, in de tijd dat functies weggetrokken, al veranderd. In plaats van verpaupering is gekozen voor het dempen van de haven. Het dempen van oude watergangen is ook gebeurd in steden als Utrecht en Drachten. Dit om ruimte te bieden voor de opkomst van de auto. Er werden wegen aangelegd of parkeerterreinen. Anno 2013 hebben naast Breda de eerder genoemde steden eveneens het plan om water terug te brengen in de stad. Water versterkt de stedelijke kwaliteit van leven. Hoofdreden blijft het versterken van het centrumgebied voor toeristen.

ONTWIKKELING BREDa IN BEELD



Figuur 18. Ontwikkeling Breda in Beeld.



4.5.2 AMERSFOORT, EEMHAVEN (2006)

Achtergrond:

De Stad Amersfoort is ontstaan aan rivier de Eem

De rivier was de belangrijkste toevouerroute

voor goederen over water. Aan het begin van de negentiende eeuw fungeerde het gebied als industriehaven met onder andere olie en gasbedrijven. De kwaliteit van het gebied daalde tot een dieptepunt toen de bedrijvigheid verdween.

Doelen:

- * Verwijzen naar het industriële verleden
- * Industrie transformeren naar wonen, recreatie en kleinschalige bedrijvigheid
- * Creëren van aantrekkelijk verblijfsgebied voor toeristen, nautische identiteit

Financiering:

7,8 miljoen. Er was een dekking van 4,8 miljoen waarvan 2,5 miljoen beschikbaar werd gesteld door de Provincie Utrecht. (Kaderstellende notitie m.b.t. herontwikkeling van de Eemhaven z.j.)

Plan:

Het creëren van een levendige passantenhaven met verwijzing naar het industriële verleden. Een aantal panden is behouden en heeft een nieuwe publieke functie gekregen. Ook is er een brug aangelegd als belangrijke verbinding en icoon voor de omgeving.

De ontwikkeling van de haven staat niet op zichzelf maar is onderdeel van een metamorfose van het omliggende gebied. Figuur 19 toont de ontwikkeling in de Eemhaven.

Resultaat na realisatie:

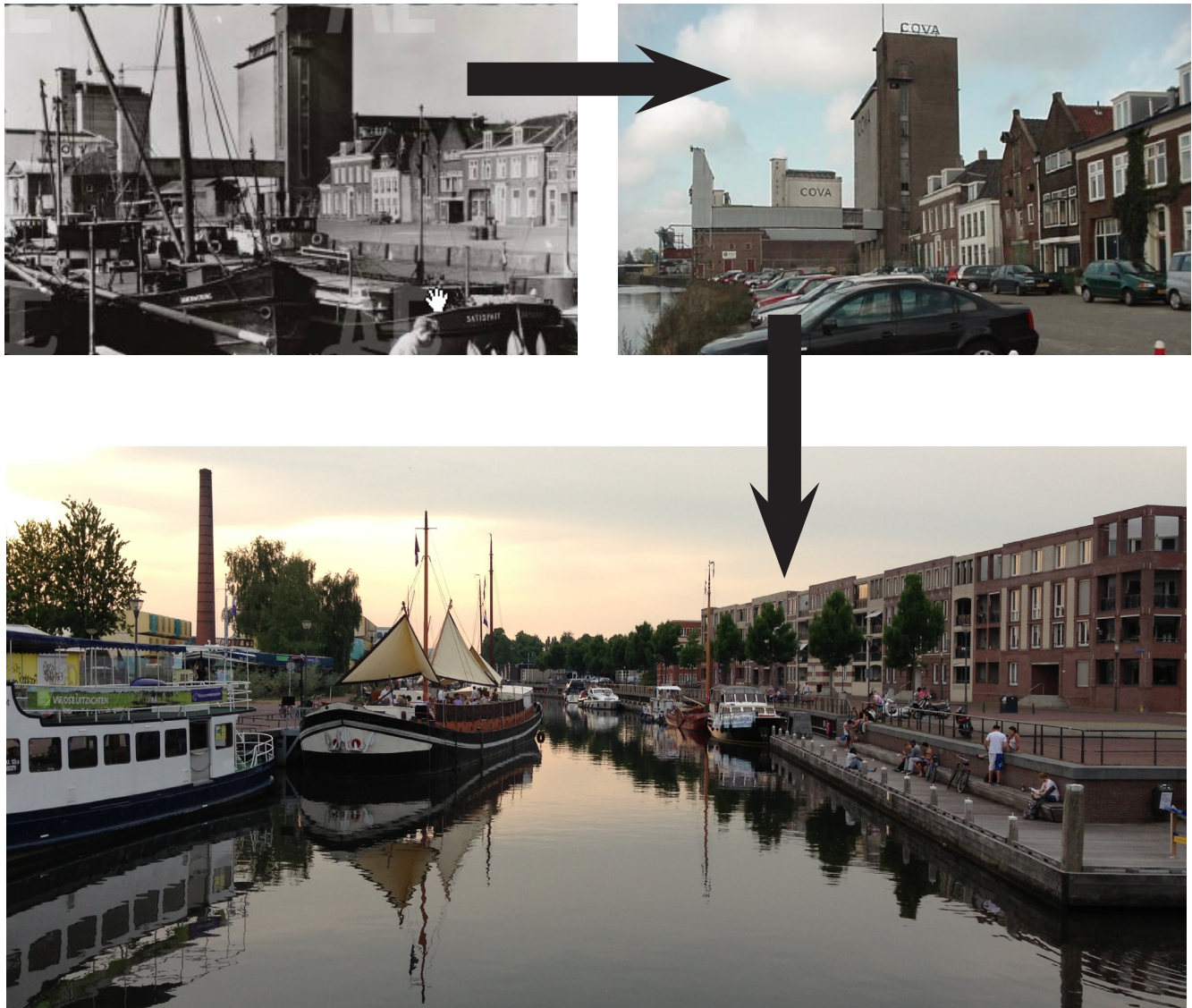
De haven kent vijf horeca bedrijven, een hotelboot en partyschip. De ligplaatsen voor historische boten zijn allen vergeven en gedurende het vaarseizoen liggen de steigers vol met boten. Er is een mogelijkheid om sloepen te huren en er zijn talloze evenementen. De haven is onderdeel van totaal herstructureringsprogramma aan de noordkant van het centraal station en binnenstad. Grenzend aan de haven is een nieuw stadsplein met voorzieningen als horeca, winkels, woningen en een bioscoop opgeleverd. Door de combinatie van functies maakt de haven een levendige indruk op ieder moment van de dag.

Conclusie:

Amersfoort heeft qua proces een belangrijke vergelijking met Nijkerk. De industrie trok weg en de stad bleef achter met een deels verloederd gebied. De haven is niet gedempt zoals in Breda wat zorgt dat de kosten voor transformatie een stuk lager uitvallen. Het aantrekken van extra toeristen is ook in Amersfoort de hoofdreden voor transformatie, evenals het inzetten van het water als gebiedsimpuls voor ontwikkeling van de omgeving.

Ontwikkeling Amersfoort in Beeld

ONTWIKKELING AMERSFOORT IN BEELD



Figuur 19. Ontwikkeling Amersfoort in Beeld.



4.5.3 MAASTRICHT, 'T BASSIN (2001)

Achtergrond:

Het oorspronkelijke Bassin is aangelegd omstreeks 1824. Vanaf 1850 mondde de Zuid-Willemsvaart op deze plek uit binnen de vesting van Maastricht. De haven groeide uit tot belangrijke industriehaven. Met de komst van grotere schepen verloor 't Bassin haar rol als industriehaven. De haven voldeed niet aan de eisen waardoor veel bedrijven wegtrokken in de jaren '60. Evenals in Breda waren er zelfs plannen om de haven geheel te dempen.

Doelen:

Creëren van aantrekkelijk verblijfsklimaat voor toerisme

- * Benutten historisch perspectief
- * Hoogwaardige, luxe uitstraling
- * Fabrieksgebouw omzetten naar nieuwe woningen met parkeergarage

Financiering:

Het rapport Water als economische impuls (VROM, 2010) geeft aan dat de kosten € 8,25 miljoen bedroegen waarvan €450.000 bestaat uit gemeentelijke bijdrage. Overige bedragen komen vanuit private- en publieke partijen als Provincie en de EU. Daarnaast is er een exploitatiemaatschappij opgericht voor het beheer van de haven en werfkelders.

Plan:

Het aanleggen van een plezierhaven met hoogwaardige voorzieningen waarbij mogelijkheden zijn voor het vestigen van horeca in de werfkelders. Figuur 20 toont de ontwikkeling van de haven.

Resultaat na realisatie:

Een levendige stadshaven die landelijke aandacht trekt vanwege haar evenementen en beleving. Er heerst een luxueuze uitstraling.

Conclusie:

In Maastricht is de financieringsbijdrage vanuit de gemeente een stuk lager dan in Amersfoort en Breda. Maastricht heeft voor de herontwikkeling veel subsidiegeld kunnen aantrekken. Tevens is voor het beheer een exploitatiemaatschappij opgericht waar de gemeente voor een derde deel eigenaar van is. De haven versterkt het toeristisch klimaat en draagt bij aan de aantrekkingskracht van de stad, evenals in Amersfoort en Breda. Ontwikkeling Stadshaven Maastricht in Beeld

ONTWIKKELING MAASTRICHT IN BEELD



Figuur 20. Ontwikkeling Maastricht in Beeld.

4.6 STADSHAVEN, IMPULS VOOR HET STEDELIJK GEBIED

In paragraaf 4.5 is de herontdekking van de stadshaven omschreven, onder andere op basis van praktijkvoorbeelden. Stad en haven lijken elkaar weer gevonden te hebben en zijn zelfs weer van elkaar afhankelijk. Investerings zoals in Amersfoort, Breda en Maastricht staan niet op zich zelf maar maken deel uit van een omvangrijke stadsontwikkeling. Opgemerkt moet worden dat de steden waar bovenstaande doelen zijn toegepast qua omvang een stuk forser zijn dan Nijkerk. Het gaat hierbij om 100.000+ steden, in tegenstelling tot Nijkerk met 40.000 inwoners. Wel is het verleiden van deze steden consistent met hetgeen wat zich in Nijkerk rond de Havenkom afspeelde. De relatie met de haven vanwege de handel, komst van de industrie en ontvlechting vanwege het wegtrekken van bedrijvigheid zijn processen die ook hier aan de orde waren, evenals het terugvinden van de relatie met de stad.

Doelen voor ontwikkeling in Nijkerk

Op een schaal passend bij Nijkerk kan wel degelijk geleerd worden van ingrepen in Amersfoort, Breda en Maastricht. Wat opvalt is dat het versterken van het toerisme centraal stond bij de succesvolle voorbeeldontwikkelingen. Subdoelen was het ontwikkelen met behoud van historische elementen en daarnaast het terugvinden van de ruimtelijke samenhang, al dan niet in combinatie met de binnenstad. Deze drie elementen, nader genoemd 'doelen' worden kort uiteengezet en vormen de basis voor het ontwerp van de Havenkom.

Doel 1: Behoud van historisch perspectief

Zoals beschreven in paragraaf 4.1 zijn de meeste steden ontstaan aan het water. Door het water terug te brengen in het stedelijk weefsel en opnieuw onderdeel te maken van de stad wordt er gebruik gemaakt van deze kwaliteit.

Door het benutten van bestaande, vaak industriële bebouwing wordt eveneens gerefereerd aan vroegere tijden. Breda en Amersfoort benutten 19e-eeuwse fabriekscomplexen en pakhuizen voor horeca en kantoorruimte. Figuur 21 geeft een voorbeeld uit Amersfoort waar een horeca ruimte is ingericht in een voormalig fabriekscomplex. Maastricht past de werfkelders zo aan dat ze opnieuw benut worden in deze tijd en wel met horeca. Op deze wijze worden bestaande elementen geïntegreerd in nieuwe ontwerpen. Deze elementen zorgen niet alleen voor historisch besef maar ook voor een afwisselende en aantrekkelijke mix tussen oud en nieuwbouw. Deze ingreep zorgt doorgaans voor verhoging van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Het aantrekken van aan de historie gelieerde elementen versterkt dit beeld. Hierbij valt te denken aan het creëren van ligplaatsen voor historische boten, zoals te zien in figuur 22.

Doel 2: Versterken van toeristisch klimaat

Het versterken van het al aanwezige toerisme stond centraal bij de ontwikkelingen in Breda, Amersfoort en Maastricht. De drie voorbeeldsteden wilden door ontwikkeling van de stadshaven het centrum gebied vergroten zodat de verblijfsduur toeneemt. Vrolijkx (2012) stelt dat steden gebieden

zijn waar met betrekking tot toerisme een groot aantal kwaliteiten samenkomt. Daarnaast besteden toeristen gemiddeld meer op plekken waarbij activiteiten plaats vinden die gelieerd zijn aan water. In een tijd waarin een aantal ketens winkelstraten domineren is het van belang om onderscheid te bieden in andere gebieden en op andere aspecten.

Nijkerk kan wat toerisme betreft niet vergeleken worden met eerder genoemde steden. Toch heeft ook de gemeente Nijkerk als doel om het aantal toeristen te verhogen en de verblijfsduur te verlengen in en nabij de binnenstad. De Havenkom kan als nieuw verblijfsgebied daarvoor aanjager zijn. Om een gebied succesvol te ontwikkelen tot een nieuw verblijfsgebied is eenheid van groot belang. Eenheid van verlichting, straatmeubilair en kades zorgt voor samenhang. De drie beschreven gebieden hebben allen een eigen identiteit gecreëerd wat ook terug te vinden is in de vorm van een herkenbaar logo zoals te zien in figuren 16, 18 en 20. In Breda, Amersfoort en Maastricht zijn nieuwe

functies toegevoegd en is gefocust op heterogeniteit. Norcliffe (1996) noemt dit de postmoderne renaissance van oude havengebieden die getransformeerd worden in een new urban waterfront.

Het new urban waterfront past bij de wensen van de postmoderne consument. Het versterken van de samenhang in de Havenkom is een belangrijke basis voor succes. De gebieden zijn gekoppeld aan het stedelijk weefsel van de binnenstad en versterken hiermee de ruimtelijke kwaliteit van de gehele binnenstad. Het volgende doel gaat hier verder op in.



Fig. 21. Een nieuwe gebruiker in bestaand complex



Figuur 22. Historische boten, te Amersfoort.

Doel 3: Creëren van ruimtelijke samenhang (identiteit)

Bij de herontwikkeling van stadshavens in Amersfoort, Breda en Maastricht is gekeken naar bestaande kwaliteiten en gebruikers. De gebruikers zijn in de loop der jaren veranderd maar juist de aanwezigheid van het water nabij de stad kan worden gezien als smaakmaker voor gebiedsontwikkeling en het veranderen van functies.

Elementen die refereren aan de tijd van weleer zijn bij veel stadshavens behouden en nieuwe functies zijn toegevoerd. Deze mix zorgt voor een aantrekkelijk klimaat passend bij de historische context van het gebied en eveneens bij de wensen van vandaag. Bij het mixen van nieuwe functies met bestaande kwaliteiten staat ruimtelijke samenhang centraal.

Elk gebied heeft kwaliteiten die een plek onderscheiden en een identiteit geven. Ieder individu heeft een mening of minstens zo belangrijk, een

gevoel bij een plek. Elke ingreep die er gedaan wordt in de ruimte raakt verschillende belangen en draagt bij aan de identiteit van een bepaalde locatie. De ruimtelijke samenhang tussen deze ingrepen heeft invloed op sfeer en beleving van een stad, oftewel de identiteit van een plek. Door het toevoegen van eenduidig straatmeubilair en inrichting van de openbare ruimte worden bestaande elementen verbonden. Het is daarbij van belang dat bestaande kwaliteiten allereerst in kaart worden gebracht zodat aan de hand hiervan bekeken kan worden welke wel en niet passen bij de identiteit die beoogd wordt.

Hoofdstuk 5 analyseert de Havenkom te Nijkerk en geeft een beeld van bestaande kwaliteiten, kansen en belemmeringen om deze mee te kunnen nemen als basis voor het plan wat gepresenteerd wordt in hoofdstuk 6. Deze mix zorgt voor een aantrekkelijk klimaat passend bij de historische context van het gebied en eveneens bij de wensen van vandaag.

HOOFDSTUK 5: RUIMTELIJKE ANALYSE

5.1 INLEIDING

In hoofdstuk 4 stond het fenomeen stadshaven centraal. Geconcludeerd werd dat steden en haar havens al decennia lang verbonden zijn, mede vanwege hun ligging en functie. Het gebruik is echter veranderd wat een opgave voor stedenbouwkundigen creëert om de relatie tussen stad en haven opnieuw te herontdekken.

Plannen om ook de Nijkerkse Havenkom een kwaliteitsimpuls te geven zijn, zoals beschreven in 2.3.1. tot op heden niet van de grond gekomen. Van belang is om te kijken naar mogelijkheden en kansen om wel tot ontwikkeling te komen zoals reeds gebeurd is in andere (stads)havens in het land.

Het benutten van kwaliteiten staat hierbij voorop. Deze dienen allereerst geanalyseerd te worden alvorens een ontwerp gemaakt kan worden wat recht doet aan het gebied.

Doormiddel van een ruimtelijke analyse worden in dit hoofdstuk bestaande elementen van de Havenkom uitgelicht en beschreven in relatie tot elkaar. Hieruit komen een aantal kwaliteiten en uitgangspunten naar voren die als basis dienen voor een ontwerp en de identiteit van het gebied.

Om inzicht te verkrijgen in de karakteristieken

van de openbare ruimte van de Havenkom wordt de analyse van Kevin Lynch (1918-1984) gebruikt. Structuur, functies en het gebruik van de openbare ruimte worden door middel van deze analyse in kaart gebracht. Vervolgens wordt een SWOT-analyse uitgevoerd om sterkte, zwakte, kansen en bedreigingen naar voren te brengen. Uitkomsten van beide analyses zijn, samen met de drie doelen uit hoofdstuk 4 en het proces omtrent de huidige gebruikers uitgangspunten voor het plan dat gepresenteerd wordt in hoofdstuk 6.

5.2 ANALYSE KEVIN LYNCH

Kevin Andrew Lynch (1918 – 1984) is een Amerikaanse stedenbouwkundige en schrijver die in zijn boek 'The Image of the City' (1960) destijds op revolutionaire wijze omschrijft hoe het stedelijk weefsel van een stad beleefd wordt door gebruikers.

Hij ontdekte een patroon waarmee het mogelijk is om individuele beelden van mensen over de ruimtelijke opbouw van een stad te ordenen en te analyseren. Hij kwam hierachter door een willekeurige groep mensen bijvoorbeeld te vragen om een plattegrond te tekenen. Overlappende en bepaalde elementen vielen op. Sommige delen van de stad bleken gemakkelijker te herkennen en eenvoudiger leesbaar te zijn dan andere plekken.

Lynch stelt (1960) dat een leesbaar stadsbeeld altijd relatie elementen (grenzen en routes) en plaats elementen (gebieden, knooppunten en oriëntatiepunten) kent. Ook zijn er barrières (edges) zichtbaar evenals herkenningspunten (landmarks). Afzonderlijke gebieden zijn te ervaren als districts waar ook belangrijke routes samenkomen (nodes). Al deze elementen staan in samenhang en geven een stad het beeld wat er naar buiten uit gedragen wordt. (Kevin Lynch, 1960, pp. 95 - 112).
 Figuur 23 toont deze samenhang.

De volgende elementen zijn achtereenvolgens nader bekeken binnen het projectgebied.

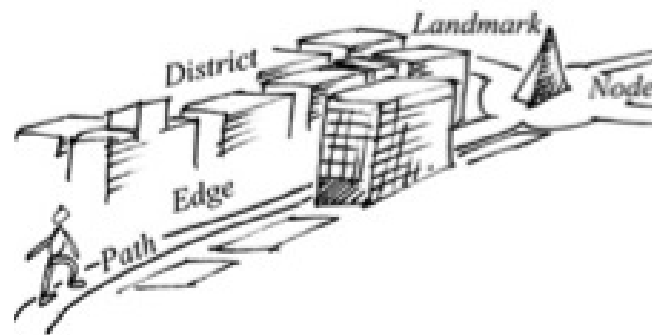
- * Path > Routes (5.2.1)
- * Edges > Barrières (5.2.3)
- * Districts > Gebieden (5.2.3)
- * Nodes > Knooppunten (5.2.4)
- * Landmarks > Herkenningspunten (5.2.5)

5.2.1 PATHS

Routes

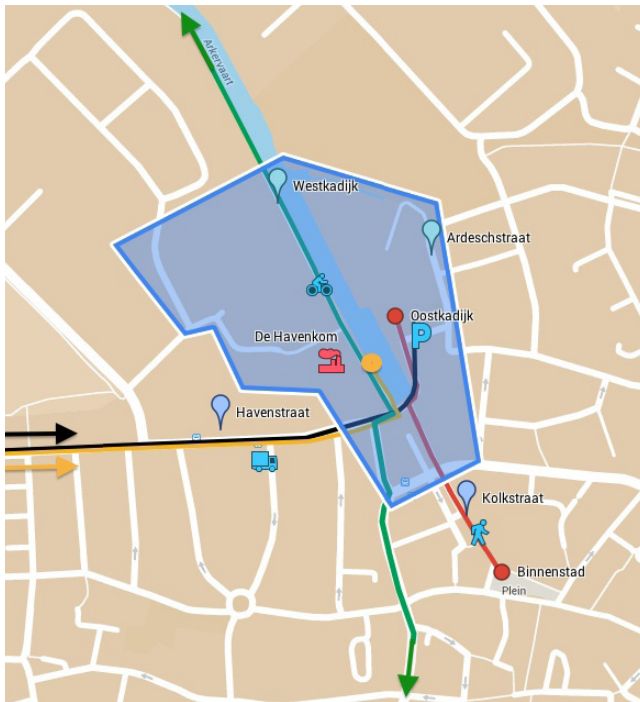
Met Paths doelt Lynch (1960) op de paden en routes die de bezoeker van een gebied gebruikt om zich te verplaatsen en te oriënteren. Het zijn dominante en beeldbepalende elementen in een stadsplattegrond. Mensen bekijken de stad vanaf de paden waardoor de route mede bepalend is voor het beeld dat men heeft van een stad of plek. Lynch doelt met Paths niet alleen op fysieke straten maar juist op de koppeling tussen deze straten in de vorm van een logische route die een plan-gebied doorkruist en mensen samen brengt.

Routes zijn doelbewust of door natuurlijke barrières de meest logische weg van 'a' naar 'b'. Het gebruik geeft de waarde van een route aan. Elementen die aan een route gelegen zijn stijgen in waarde of bereiken juist het tegenovergestelde. De juiste routing en samenhang hiertussen is essentieel voor de ruimtelijke kwaliteit van een gebied.



Figuur 23, De vijf elementen van Kevin Lynch (Design for Walking, 2013)

Figuur 24 toont de verschillende routes die het plangebied doorkruisen. Alle routes hebben een sterke relatie met het gebied maar beginnen of eindigen elders. Binnen de Havenkom snijden de routes elkaar en komen verschillende modaliteiten samen. Routes brengen mensen en elementen van een gebied samen en zorgen daarmee voor een bepaalde kijk op het gebied. Om de Havenkom beter te begrijpen worden de routes achtereenvolgens onder de loep genomen. Er wordt per route bekeken of er kansen liggen voor transformatie.



Figuur 24. De Paths in het plangebied
(Google Maps, 2013)

A) Fietsroute Westkadijk richting Nieuw Hulckestein / Zeewolde

Voor fietsers vormt de Westkadijk een belangrijke doorgaande route richting het Nijkerkse recreatiegebied Nieuw Hulckesteijn en de gemeente Zeewolde. Kwaliteit van de route is de geleiding langs de Arkervaart en historische bebouwing van de Havenkom. De kade wordt daarnaast echter ook gebruikt voor het laden en lossen van schepen en vrachtwagens.

De indeling van de kade is onduidelijk waardoor de diverse gebruikers met elkaar in conflict komen. Het straatprofiel is breed waardoor automobilisten worden uitgenodigd snelheid te maken op de voor

In de Havenkom zijn de volgende routes te herkennen:

- A) Fietsroute Westkadijk richting Nieuw Hulckestein / Zeewolde
- B) Bestemmingsverkeer parkeerplaats Stadhuis
- C) Laden / Lossen Westkadijk Cooperatie
- D) Wandelroute binnenstad richting Havenkom

hen doodlopende weg. Dit hindert fietsers. Deze groep heeft daarnaast ook last van de kraan van de coöperatie die over het fietspad heen manoeuvreert. Figuur 25 toont deze belemmering.

Op de plek waar de Havenkom eindigt staat een paal in het wegdek waardoor enkel fietsers de route langs de Arkervaart kunnen vervolgen. Figuur 26 geeft zicht op het verdere verloop van het fietspad. Op het gebied van beeldkwaliteit is de route aantrekkelijk. Kansen liggen er in het scheiden van modaliteiten zodat de Westkadijk veiliger en uitnodigender wordt om als fietsroute te gebruiken.

Figuur 25. Fietspad Westkadijk met kraan



NU FIETSPAD PARALLEL AAN ARKERSVAART.
OOK GEBRUIK DOOR ANDERE
MODALITEITEN.

KANS FIETSERS CENTRAAL STELLEN DOOR
TOEPASSINGEN VAN DUIDELIJKE
HIËRARCHIE.

EFFECT TOENAME FIETSERS EN VERHOGEN
VEILIGHEID EN AANTREKKELIJKHEID



Figuur 26. Uitloop fietspad richting Zeewolde

B) Bestemmingsverkeer parkeerplaats stadhuis

De parkeerplaats bij het stadhuis is voor veel bezoekers van Nijkerk een belangrijke bestemming. Figuur 27 toont de parkeerplaats met meer dan 100 gratis parkeerplaatsen. Vanwege het gratis parkeren biedt deze parkeerplaats een aantrekkelijk alternatief voor het betaald parkeren in de binnenstad. Door de ligging naast het stadhuis maken veel ambtenaren gebruik van de parkeerplaats en kent deze de gehele week een goede bezetting. De parkeerplaats is de voornaamste reden dat men via de Havenstraat richting de Havenkom rijdt. Tijdens evenementen is de parkeerplaats afgesloten gezien haar functie als evenemententerrein.

Direct aan de Arkervaart en grenzend aan de parkeerplaats bevindt zich een korte wandelpromenade. Deze is afgesneden van de Kolkstraat en het voetpad bij het stadhuis en fungeert als autonoom gebied. Hierdoor kan er frictie ontstaan tussen wandelaars en automobilisten.

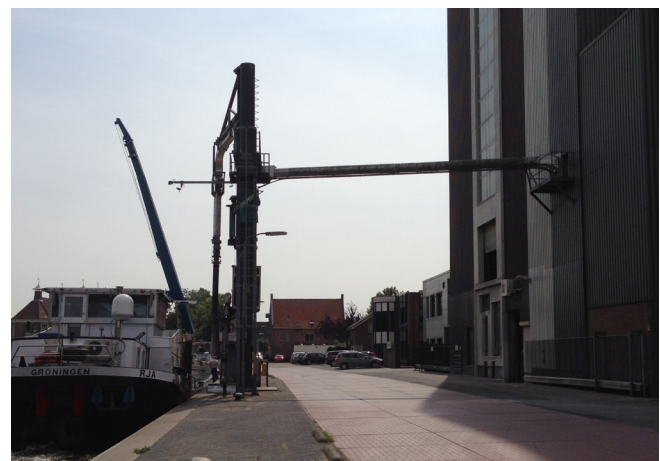
NU	AFGESNEDEN WANDELPROMENADE NABIJ PARKEERPLAATS
KANS	PROMENADE VERBINDEN MET OMLIGGENDE VOETGANGERSZONE
EFFECT	DOORGAANDE WANDELBOULEVARD MET DUIDELIJK BEGIN ÉN EINDPUNT



Figuur 27. Centrale parkeerplaats

C) Laad- en los route Coöperatie

De Westkadijk is naast een fietspad ook een laad en losroute voor vrachtauto's van de coöperatie. Naast de vrachtwagens worden ook schepen met grondstoffen gelost aan de Westkadijk. Dit gebeurt doormiddel van een kleine kraan die aan de Ha-



Figuur 28. Kraan, Westkadijk

venkom gesitueerd is. Figuur 28 toont deze kraan. Samen met fietsers en voetgangers zorgt het laden en lossen voor conflicten. Wel zorgt het laden en lossen voor levendigheid binnen de Havenkom en wordt het industriële verleden hierdoor benadrukt.

NU	HINDER VAN LADEN EN LOSSEN VOOR OVERIG VERKEER
KANS	OPLOSSEN VAN CONFLICTEN DOOR SCHEIDEN VAN MODALITEITEN
EFFECT	VERSTERKEN VAN INDUSTRIËLE KWALITEIT

D) Wandelroute Binnenstad / Havenkom

De Havenkom is voor voetgangers vanaf de binnenstad het best te bereiken via de Kolkstraat.

Deze straat is gedeeltelijk afgesloten voor automobilisten en bereikt in ongeveer 250 meter de haven. Vanaf het begin van de route op het Plein kan men de haven zien liggen. Figuur 29 toont het zicht vanaf het Plein richting de haven. De route wordt begeleid door een voormalige vaargeul die thans in gebruik is als sloot. De geul/sloot loopt parallel aan de Kolkstraat. Daarnaast begeleiden bomenrijen en monumentale panden de richting van de Haven. Figuur 30 geeft een beeld van de route vanaf de Havenkom richting de binnenstad.

Eenmaal aangekomen bij de Havenkom staat de bezoeker voor een keuze op een T-splitsing zoals figuur 31 toont. Vanwege de onsamenvangende indruk en gebrek aan hiërarchie is er geen duidelijke hoofdroute die uitnodigt tot vervolg van de



Figuur 29.. Zicht vanaf het Plein richting Haven



Figuur 30: Route richting binnenstad



Figuur 31: T-Splitsing Havenkom

wandelroute langs de Arkervaart Een beperkte wandelpromenade met enkele zitbanken bevindt zich aan de Oostkadijk, waar enkele zitbanken zijn gesitueerd. De promenade ligt afgesneden van de wandelroute route. Er is geen logische overgang waardoor het gebied fungeert als eiland. Doormiddel van bolders wordt het gebied gescheiden van de aangrenzende parkeerplaats.

NU KANS EFFECT GEBIED ZONDER DUIDELIJK EINDPUNT
 CREËREN VAN NATUURLIJKE OVERGANG
 NAAR WANDELPROMENADE
 MEER INTERACTIE EN SAMENHANG
 TUSSEN BEIDE GEBIEDEN ROUTE
 VAN STAD NAAR HAVENKOM DIE
 UITMONDT OP BOULEVARD.

5.2.2 EDGES

Barrières

Edge's zijn lineaire elementen die een afbakening aangeven tussen twee afzonderlijke gebieden. Het gaat hierbij om breuken in de continuïteit. Deze 'grenzen' scheiden gebieden bedoeld of onbedoeld van elkaar. Randen kunnen een storend of juist ordenend element zijn.

Belangrijke elementen zijn muren, hoeken, spoorwegen, kanalen flora, hoogteverschillen en snelwegen. De Havenkom is een gebied dat weinig ruimtelijke



interactie uitstraalt. De bebouwing kent geen samenhang en ook de inrichting van de openbare ruimte is te divers om van een eenheid te spreken. Door de versnippering zijn er verschillende zones te typeren. Figuur 32 toont de wandelpromenade aan de Oostkadijk die wordt afgesneden waardoor een wandeling naar het centrum niet uitnodigend is.



Figuur 32: barriere werking in het stratenpatroon

De Arkervaart is naast een belangrijke kwaliteit zonder twijfel ook een grote barrière. Wanneer men immers de keuze maakt om via de wandelpromenade aan de Oostkadijk langs het water te lopen is men gebonden aan deze route. Er is geen verbinding naar de overzijde tenzij men terug loopt. De Arkervaart zorgt voor een duidelijk scheiding tussen de West en de Oostkadijk. Aan de Westkadijk ontwikkelt de Havenaer zich tot een publiekstrekker terwijl juist aan de Oostkadijk ruimte is voor een voetgangersboulevard.

NU	ONDUIDELIJKE DOORSNIJDING VAN GEBIEDEN
KANS	VERBINDEN GEBIEDEN DOOR EENDUIDIG STRAATPATROON EN MEUBILAIR
EFFECT	EÉN HERKENBAAR GEBIED, DUIDELIJKE WANDELBOULEVARD MET BEGIN ÉN EINDPUNT

5.2.3 DISTRICTS Gebieden

Districts zijn delen van de stad die herkenbaar zijn vanwege een gemeenschappelijk, identificeerbaar karakter dat zich onderscheidt van de omgeving.

Door de meeste individuen worden steden eenvoudig ingedeeld in gebieden met elk een eigen betekenis. De intensiteit van de relatie met het gebied is vaak af te leiden. Het zijn naast herkenbare ook referentiepunten voor mensen van buiten de stad.



Voorbeelden zijn parken, winkelcentra maar ook een havengebied. De Havenkom zou als district moeten fungeren binnen Nijkerk om een duidelijke trekker en bestemming te vormen binnen de stedelijke structuur.

Helaas is de Havenkom op het moment geen district dat een eenheid vormt. De Havenkom valt uiteen in een aantal losse zones waar ruimtelijke samenhang ontbreekt. Enkel de Arkervaart zorgt voor enige binding.

Binnen de Havenkom zijn er vijf zones te onderscheiden. Dit zijn het stadhuisgebied, diverse industrie delen, de promenade, de parkeerplaats en leisure onderdelen. Afbeelding 33 toont deze vijf gebieden. De diversiteit is groot. Belangrijk is de barrières (edges) weg te nemen zodat één duidelijk gebied ontstaat (district) wat zich afbakent als één geheel.

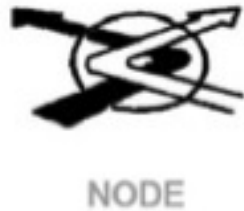
NU	VIJF OP ZICH ZELF STAANDE ZONES.
KANS	VERBINDEN VAN GEBIEDEN, KOPPELING AAN ARKVERVAART
EFFECT	CREËREN VAN EÉN HERKENBAAR HAVENKOM GEBIED



5.2.4 NODE Knooppunt

Nodes zijn punten waar men van punt a over kan stappen op punt b. Het zijn plekken waar verschillende verbindingen, van binnen en buiten het plangebied samenkomen of waar overgegaan wordt in een andere structuur. Vanwege deze 'draaischijffunctie' geven knooppunten vaak ook middelpunten aan in een omgeving. Voorbeelden zijn pleinen, stations en bruggen.

Het plangebied 'Havenkom' concentreert zich rondom de Arkervaart. Daardoor kan de bebouwing gekenmerkt worden als een lint wat zich uitsplitst op het punt waar de Havenkom zich vanuit het centrum opent. Op dit punt (figuur 34) kan de gebruiker kiezen uit diverse wegen. Dit punt is een zogenaamd knooppunt. Een plek



waar men even stil staat om een keuze te maken, uitgenodigd door een bepaalde bestemming. De hiërarchie binnen dit gebied is enigszins onduidelijk. Wel heeft De Havenaer getracht de relatie tussen binnenstad en De Havenaer te benadrukken door het plaatsen van bewegwijzering, te zien op figuur 35. De route tussen stad en De Havenaer is echter via de Westkadijk dusdanig oninteressant dat deze relatie er slechts beperkt is.



Figuur 34. Knooppunt van routes

NU	BELANGRIJK KRUISPUNT AANWEZIG, MEN MOET STILSTAAN
KANS	CREËREN VAN HELDERE AAN- TREKKELIJKE KEUZES D.M.V. STRATEN- PATROON/BEWEGWIJZERING
EFFECT	VERSTERKEN VAN KNOOPPUNT > REALISEREN VAN LOGISCHE BESTEMMING.



Figuur 35. Bewegwijzering

5.2.5 LANDMARKS Herkenningpunten

Landmarks geven structuur aan in een gebied. Ze zijn dominant en worden gebruikt om een gebied te herkennen en er doorheen te navigeren. Toegang hoeft er niet direct te zijn. Het gaat met name om de nadrukkelijke aanwezigheid in het landschap. De landmarks zijn uniek binnen een gebied. Voorbeelden van landmarks zijn kerk-torens, woontorens, uitkijkpunten en masten.

De coöperatie (figuur 36) vormt een belangrijk landmark. Het gebouw is na de kerk-toren van de stad één van de hoogste gebouwen en vanuit een groot deel van de gemeente zichtbaar.



De coöperatie kent een typische industriële uitstraling. Bruine en witte gevelplaten bedekken het 48 meter hoge gebouw. Vanwege de bedrijvigheid van maandag tot en met zaterdag zorgt de coöperatie voor een bepaalde dynamiek in het gebied. Boten worden geladen en gelost en vrachtwagens rijden af en aan.

NU	MARKANT ZICHTBAAR GEBOUW, SOBERE UITSTRALING LADEN EN LOSSEN BELEMMERT AANTREKKELIJKHEID WEST-KADIIK BEDRIJVGHEID ZORGT VOOR LEVENDIGHEID
KANS	KWALITEITEN VAN HET GEBOUW INZETTEN IPV LASTEN
EFFECT	HET GEBOUW KAN FUNGEREN ALS BELANGRIJK ONDERDEEL VAN DE NIEUWE HAVENKOM.



Figuur 36. Cooperatie gebouw

De Watertoren, te zien op figuur 37 is een markant gebouw uit 1898 dat al ruim een eeuw gezichtsbe-palend is voor de Havenkom. Het gebouw ademt de historische sfeer uit van weleer, is uniek binnen de gemeente en in zijn soort. Bovendien is het ge-bouw fraai onderhouden. Het gebouw is echter naar binnen gekeerd en kent geen publieke functie.



Figuur 37. Watertoren

NU	GEBOUW MET GROTE HISTORISCHE WAARDE VOOR HET GEBIED MARITIEME ALSMEDE INDUSTRIËLE UITSTRALING
KANS	MEER BETREKKEN BIJ HET GEBIED DOOR TOEVOEGING PUBLIEKE FUNCTIE
EFFECT	VERSTERKT DE EENHEID VAN DE HAVEN- KOM EN KAN FUNGEREN ALS EXTRA TREKKER

De Arkervaart, figuur 38 is naast een path ook een belangrijk landmark. Het aanwezige water in de Havenkom is een belangrijk oriëntatiepunt voor



Figuur 38. De Arkervaart

bezoekers van de Havenkom. De breedte van de Havenkom is uniek en biedt mogelijkheden voor diverse gebruikers, zowel recreatief als bedrijfsmatig. Voor een aantal gebruikers is de aanwezigheid van het water de reden geweest voor het vestigen op deze plek. Water is een belangrijke kwaliteit dat niet alleen waarde verhogend werkt op vastgoed maar ook een divers gebruik kent. Nat en droog (Arkervaart en kades) dienen goed op elkaar aan te sluiten doormiddel van functies die ondersteunend zijn aan elkaar. Wanneer het aanwezige water gezien wordt als kwaliteit en de openbare ruimte hierop wordt afgestemd, ontstaat een uniek stadsdeel.

NU	VAARWATER RICHTING RANDMEREN
KANS	WATER ZIEN ALS KRACHT VOOR HET GEBIED
EFFECT	WERKT WAARDE VERHOOGEND EN TREKT MEER PUBLIEK EN FUNCTIES AAN

5.2.6 SAMENVATTEND LYNCH ANALYSE

Samenvattend kan gesteld worden dat er door de diversiteit geen eenheid is in het gebied.

Losse gebieden (districts) worden door onsamenvangende routes (paths) verbonden. Op het belangrijkste knooppunt van de Havenkom (node) ontbreekt het aan een duidelijke hiërarchie waardoor de passant voor een lastige keuze staat.

De herkenningspunten (landmarks) bieden kansen om voor verbinding en herkenbaarheid te zorgen. Hiervoor dienen wel enkele belangrijke barrières (edges) doorbroken te worden. Alleen zo ontstaat

een eenheid. Aan de hand van een SWOT analyse wordt bekeken welke sterke en zwakke punten evenals kansen en bedreigingen het gebied kent om zo de analyse van Lynch te ondersteunen.

5.3 SWOT ANALYSE

Een SWOT analyse is een krachtig instrument om kansen en bedreigingen van het projectgebied de Havenkom overzichtelijk weer te geven. Tabel 1 toont de uitkomst van deze analyse. Bij het opstellen is met name gekeken naar de ruimtelijke kwaliteit van de Havenkom.

STERKTEN

KANSEN

- Aanwezigheid water (Arkervaart)
- Historische uitstraling
- Monumentale panden
- Herkenningspunten, bijv. Coöperatie
- Aantrekkingskracht vanwege gratis parkeerplaats
- Belangrijke fietsroute
- Directe wandel verbinding met binnenstad
- Zichtlijnen haven - binnenstad en v.v.
- Knooppunt diverse routes
- Uitbreidingsplannen De Havenaer
- Maritieme elementen
- Plannen om binnenstad opnieuw aantrekkelijk te maken

BEDREIGINGEN

- Inrichting openbare ruimte niet aantrekkelijk voor passanten en toeristen
- Diversiteit aan bebouwing
- Gebrek aan identiteit eenheid
- Beperkte relatie De Havenaer – Binnenstad
- Supporten uitbreidingsplannen De Havenaer
- Levendigheid vanwege bedrijvigheid coöperatie (ma t.m za laden en lossen)

ZWAKTEN

KANSEN

- Onduidelijke afbakening gebied
- Openbare ruimte nodigt niet uit tot verblijf
- Voorzieningenpeil voor ontwikkeling op het moment onaantrekkelijk
- Beperkte relatie binnenstad – Havenkom
- Sterke versnippering functies
- Geen ruimtelijke samenhang
- Bebouwing in milieu gevoelige categorieën niet mogelijk vanwege aanwezigheid coöperatie
- Geen duidelijke ‘trekker’ in het gebied

BEDREIGINGEN

- Ongelijkwaardige stroom van modaliteiten op Westkadijk
- Onduidelijke samenhang bebouwing
- Beperkte investeringsmogelijkheid gemeente
- Geen duidelijke verbinding met de binnenstad
- De komende jaren geen verplaatsing van de coöperatie
- Beperkt bezoek van passantenschepen
- Zwaar verontreinigende terrein van Van Rootselaar,

Tabel 1. SWOT Analyse

5.3.1 SAMENVATTEND SWOT ANALYSE

Veel elementen uit de analyse van Kevin Lynch (5.2) komen ook uit de SWOT analyse naar voren. De ligging aan het water is uniek en biedt kansen. Tegelijkertijd is er een gebrek aan structuur in het gebied maar zijn er wel elementen die verbonden kunnen worden. Gedacht wordt aan belangrijke landmarks zoals de coöperatie en de watertoren.

De binnenstad ligt op steenworp afstand. Vanwege het gebrek aan eenheid is de Havenkom geen duidelijke bestemming. De focus bij ontwikkeling dient te liggen bij de kansen die er zijn om de Havenkom opnieuw naar de binnenstad te keren. De ingrediënten zijn er. Gekeken dient te worden naar mogelijkheden in plaats van onmogelijkheden. De aanwezigheid van de coöperatie dient niet langer gezien te worden als belemmering maar als onderdeel van het nieuwe Havenkomgebied. Samenhang en het versterken van de relatie met de binnenstad zijn uitgangspunten voor het ontwerp.

5.4 ANALYSE GERT URHAHN

Gert Urhahn, directeur van Urhahn Urban Design in Amsterdam is betrokken geweest bij een groot aantal stadsontwikkelingen waarbij havens het leidende thema waren. Hij onderscheidt vier doelen voor een stadshaven. Deze doelen zijn geanalyseerd en toegepast op de Havenkom te Nijkerk. De doelen dienen als aanjager voor stedelijke ontwikkeling van het nieuwe stadsgebied en vormen samen met de analyse van Kevin Lynch en uitkomsten uit de SWOT de uitgangspunten voor het ontwerp.

* UITBREIDING VAN DE STADSCAPACITEIT

Veel stadscentra zijn door groei van de bestaande stad te klein geworden. Ontwikkeling van de haven vergroot de capaciteit van het stadscentrum voor inwoners en bezoekers.

Door de haven te herontwikkelen wordt een extra verblijfsruimte gecreëerd. Een publieke ruimte die aantrekkelijk is voor een divers publiek en op loopafstand ligt van de binnenstad van Nijkerk. Door de route tussen binnenstad en haven een nieuwe impuls te geven versterkt dit de interactie tussen gebieden.

* HET AANJAGEN VAN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING

Wanneer stadshavens kwaliteit hoogwaardig worden ingericht zorgt dit voor vertrouwen en kan dit de aanzet zijn voor ontwikkeling en sanering van overig vaak verouderd havengebied. Dit kan investeerders overhalen geld te steken in deze omgeving.

Door het creëren van een wandelpromenade aan de oostzijde en de plaatsing van aantrekkelijk straatmeubilair krijgt de Havenkom allure. Het gebied krijgt door deze relatief eenvoudige ingreep een kwaliteitsimpuls zonder dat er gesloopt wordt. De Havenkom krijgt een brug die gaat fungeren als icoon en verbinding met trekker De Havenaer. De Havenaer wordt vanwege de toevoeging van extra functies een trekker die het bewandelen van de route binnenstad - Havenkom de moeite waard maakt. Het uitbreiden van Havenaer betreft een particuliere ontwikkeling en

vormt de aanzet voor andere ondernemers op de lange termijn. Wanneer de gemeente faciliteert in het opknappen van de openbare ruimte geeft zij een belangrijk signaal af richting bedrijfsleven.

*** HET VERLEVENDIGEN VAN HET PUBLIEKE DOMEIN**

Het publieke domein, ofwel, de openbare ruimte is een belangrijke plaats voor ontspanning van bewoner en bezoekers van plaatsen. Wanneer meerdere groepen samen komen op een bepaalde plek ontstaat interactie. Interactie is belangrijk voor het verlevendigen van steden.

Een aantrekkelijke wandelboulevard met passend straatmeubilair zorgt voor extra aantrekkingskracht van een publieke ruimte. Wanneer de publieke ruimte deel uitmaakt van een doorgaande route met aan beide kanten een 'trekker' zorgt dit voor extra toeloop tot het gebied. Door de toevoeging van horeca wordt deze verblijfsduur bovendien verlengt.

*** HERORIËNTATIE VAN DE STAD**

Na vertrek van de industrie liggen veel stadshavens er minder aantrekkelijk bij. Dit terwijl de ligging, nabij het stadscentrum zeer gunstig is. Steden kunnen door heroriëntatie het gezicht weer naar de stad keren in plaats van de rug.

De Havenkom maakt gebruik van haar bestaande kwaliteiten. Deze worden geïntegreerd in een nieuw ontwerp wat structuur en kwaliteit uitdraagt. Op deze manier wordt de Havenkom opnieuw een belangrijk onderdeel van het stedelijk

weefsel. Het wordt een plek waar men zich kan oriënteren, een plek waar men wil zijn. Kortom, een bruisende locatie passend bij de wensen van deze tijd.

5.5 CREËREN VAN IDENTITEIT

Kevin Lynch spreekt van de beleving van een gebied. Beleving ligt dichtbij de identiteit die een plek met zich mee draagt. Om de ruimtelijke samenhang te verbeteren en landmarks meer ruimte te geven is het van belang om een duidelijke koers te varen. Een koers waarbij er uitgegaan wordt van de kracht van een gebied in combinatie met het historisch perspectief. Bij het varen van een koers hoort herkenbaarheid en structuur.

De Havenkom ligt uniek aan het water nabij de binnenstad. Landmarks vormen de coöperatie en de watertoren. De aanwezigheid van de coöperatie heeft ontwikkeling lange tijd tegen gehouden waardoor vandaag de dag eenheid ontbreekt. Door de coöperatie mee te nemen in de ontwikkeling en haar kracht als landmark verder uit te bouwen ontstaat een nieuwe hotspot.

Een gebied waar men wil recreëren en wil zijn. Door het versterken van de bestaande landmarks en deze te verbinden met krachtige elementen uit de omgeving ontstaat structuur, krijgt het gebied duidelijke betekenis en een eenduidige identiteit. Dit zijn de drie componenten die volgens Lynch nodig zijn om een gebied een ruimtelijke relatie te geven (Lynch, 1960 pp. 6-13).

Bestaande elementen zorgen voor identiteit.

Zoals gesteld ontstaat een ruimtelijke relatie wan-

neer de Havenkom betekenis heeft, een structuur kent in combinatie met een identiteit. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de stadshavens in Breda, Amersfoort en Maastricht was eveneens het creëren van ruimtelijke samenhang. Belangrijk hierbij is om te kijken naar hetgeen wat refereert aan de historisch. De historisch bebouwing is een belangrijke kwaliteit van elke ruimtelijke ontwikkeling en vormt het DNA van een gebied.

Voordat er een identiteit gekozen wordt die passend is bij Nijkerk worden eerst kort de ingrepen voorgesteld aan de hand van de reeds uitgevoerde analyse van Kevin Lynch en de SWOT. De uitkomsten uit het SWOT zijn verweven in de vijf elementen van Lynch. Lynch stelt in zijn werk dat de vijf elementen niet als autonoom gezien dienen te worden. Juist het samenspel geeft een plek een karakter. Vanuit de analyse zijn een aantal belangrijke kansen naar voren gekomen.

PATHS

- > Aanpak van onduidelijke structuur Westkadijk
- > Behouden bestemmingsverkeer Parkeerplaats (kwaliteit)
- > Inzetten op wandelroute binnenstad – Havenkom

BARRIÈRES

- > Samenhang creëren in de openbare ruimte.
- > Versterken van wandelpromenade en barriere opheffen tussen Kolkstraat en Oostkadijk
- > Creëren van afbakening van de Havenkom zodat een duidelijk overgang ontstaat

DISTRICTS

- > Afzonderlijke gebieden dienen meer ruimtelijke samenhang te verkrijgen door creëren van eenheid als gebied in plaats van afzonderlijke gebieden.

NODE

- > Hiërarchie bij huidige knooppunt
naar voren brengen zodat men een weloverwogen keuzen kan maken voor het vervolgen van de route.

LANDMARKS

- > Bestaande Landmarks versterken en drager laten zijn voor identiteit. Toevoegen van een landmark als extra afbakening en nieuw icoon.

De combinatie van ingrepen vanuit de vijf elementen vormt het uitgangspunt voor het gehele plan. Het bewaken van eenheid is hierin leidend. Om de eenheid te bewaken wordt de identiteit 'Maritiem & Industrieel' als uitgangspunt gebruikt voor het gehele plan dat gepresenteerd wordt in hoofdstuk 6.

Door het koppelen van de ingrepen aan deze identiteit ontstaat ruimtelijke samenhang en vormt zich een duidelijk afgebakend gebied wat in de toekomst zelfs kan fungeren als nieuw stadsdeel (district). Hoofdstuk 6 toont de uitwerking van het plan. Als werknaam wordt gekozen voor 'De Nieuwe Havenkom'.



Figuur 39. Elementen Lynch

HOOFDSTUK 6: PLAN HAVENKOM

6.1 INLEIDING

Naar aanleiding van het historisch perspectief, ontwikkelingen elders en de analyse van de Havenkom is een beeld geschetst van de huidige situatie en kansen die wachten op ontwikkeling. Binnen dit hoofdstuk worden deze kansen benut en wordt een plan gepresenteerd dat passend is bij de Havenkom, een unieke stukje Nijkerk.

Het plan voor de Nieuwe Havenkom is opgedeeld in fases. Paragraaf 6.2 gaat kort in op deze fase-ring. Het definitieve plan leunt op vier pijlers

Paragraaf 6.3 beschrijft de ingrepen aan de hand van deze vier pijlers en toont heldere referenties. Een belangrijk secundair doel is om een plan te presenteren dat ook uitvoerbaar is. Hoofdstuk 7 gaat verder in op de uitvoerbaarheid.

6.2 START FASE 1

Gezien de complexiteit van het gebied en de relatief lange geschiedenis waarin getracht is om het gebied te herontwikkelen is het van belang een plan te presenteren wat op korte termijn haalbaar is. Een ingreep kan, zo stelt ook Gert Urhan (5.4) immers de aanzet zijn tot verdere ontwikkeling van een gebied. Het slopen van het gebouw van de coöperatie was lange tijd, ook bij het ontwerp van Witpaard in 1988 uitgangspunt voor de start van

een herontwikkeling. Gezien de huidige stand van zaken is er voor gekozen om het gebouw in eerste instantie te behouden.

De coöperatie is dan ook meegenomen in het ontwerp van Fase 1. Fase 1 kan, rekening houdend met de gemeentelijke procedure,s binnen een jaar gerealiseerd worden.

De ingrepen uit Fase 1 zijn samengesteld en bedacht op basis van analyse.

Het doel is om eenheid terug te brengen in het gebied en een bijdrage te leveren aan een haalbaar en realistisch toekomst perspectief voor de Nieuwe Havenkom. Identiteit, betekenis en structuur leidend zijn om een ruimtelijke relatie te creëren. Het benutten van bestaande kwaliteiten en versterken met behoud van historische kwaliteiten is als uitgangspunt gekozen voor het plan. Het proces gaat uit van drie fases waarvan de eerste fase aanzet moet leveren voor fase 2 en 3. Het proces om tot uitvoering te komen wordt nader beschreven in hoofdstuk 7 'Proces en realisatie' waarin ook fase 2 en 3 worden toegelicht.

6.3 DE INGREPEN

De ingrepen die worden voorgesteld om de Havenkom in Fase 1 te transformeren tot een aantrekkelijk verblijfsgebied zijn onderverdeeld in vier pijlers. De vier pijlers worden achtereenvolgens

behandeld en zijn allen gekoppeld aan de kernwoorden 'Maritiem & Industrieel'. De kernwoorden vormen de nieuwe identiteit en benadrukken de samenhang in het gebied. Doormiddel van de werktitel van het project, 'De Nieuwe Havenkom', wordt aanzet gegeven voor een nieuwe start, een nieuwe periode in de tijd waarbij de haven zich opnieuw tot de stad keert en zich aanpast aan de wensen van de postmoderne consument.

6.3.1 DE PROMENADE

De relatie met de binnenstad wordt opnieuw gevonden door het creëren van een sterke wandelroute. De huidige route Binnenstad – Havenkom krijgt een aanzienlijke transformatie en vormt de belangrijkste drager van De Nieuwe Havenkom gebied. De huidige Kolkstraat krijgt nieuwe bestrating en verlichting en er zal bebording worden geplaatst om de richting van de haven aan te geven. Ter hoogte van het stadhuis wordt de promenade aan de Oostkadijk logisch aangesloten op de Kolkstraat. Zo ontstaat een duidelijk lint dat de

binnenstad verbindt met de Nieuwe Havenkom.

De bestaande promenade aan de Oostkadijk wordt verbreed (figuur 40) en opnieuw ingericht. Voor de verbreding wordt een deel van de Arkervaart gedempt. Verbreding is noodzakelijk voor het creëren van een aantrekkelijke wandelpromenade die aansluiting geeft op de route vanuit de binnenstad. De verblijfsfunctie die het water van de Arkervaart kent wordt zo fors versterkt.

Om de uniformiteit met de Kolkstraat te benadrukken en de promenade duidelijk te verbinden wordt gekozen voor eenzelfde steensoort en lichtmast over de gehele route van binnenstad tot en met promenade. Op deze manier ontstaat een heldere vervolgroute en wordt eenheid gecreëerd. Door het plaatsen van nieuwe zitbanken, maritieme elementen en horeca vlonders wordt de verblijfsfunctie versterkt. De parkeerplaats blijft gehandhaafd en wordt afscheiden van de promenade doormiddel van een bomenrij.



Figuur 40. Huidig beeld Oostkadijk richting Binnenstad. Verbreden van kade en versterken promenade.

ZITMEUBELS

Het straatmeubilair wordt geconcentreerd aan de promenade. Hier worden uniforme, hoogwaardige en aantrekkelijke houten banken geplaatst. De toevoeging van zit-bolders benadrukt daarnaast de maritieme identiteit en het industriële verleden. Referentiebeelden figuur 41 en 42 tonen het beoogde uiterlijk.



Figuur 41. Referentie zitbank



Figuur 42. Referentie zitbolder

VERLICHTING

Refererend aan de historische bebouwing worden klassieke maar toch moderne lichtmasten geplaatst. Deze worden langs de gehele route neergezet zodat de uniformiteit van het Havenlint gewaarborgd wordt. Figuur 43 toont een referentie beeld.



Figuur 43. Referentie verlichting



Figuur 44. Referentie steiger

BESTRATING

De bestrating krijgt een maritiem, klassiek karakter. Vanaf het Plein wordt deze ingelegd, samen met de vernieuwde lichtmasten en het straatmeubilair. De kleuren grijs en zwart vormen samen met pasteltinten aan de randen de basis. Figuur 45 toont een referentie van het Eemplein te Amersfoort waarin de eenduidigheid benadrukt wordt.



Figuur 45. Referentie bestrating

AFSCHEIDING

De boulevard loopt langs de parkeerplaats. Om parkeerplaats en boulevard te scheiden worden bomen aangeplant. Stenen bollen en bolders benadrukken de verschillende gebieden. Figuur 46 toont een referentie van het beoogde.



Figuur 46. Referentie afscheiding

STEIGER / VLONDER EN HORECA

Aan de boulevard wordt een steiger aangelegd om het maritieme karakter van de haven te benadrukken. De steiger (figuur 44 en 47) wordt van FSC hout en komt langs de gehele route tot aan de brug. Aan de steiger is ruimte om een terrasboot aan te leggen. Dit versterkt de bestaande horeca aan de Oostkadijk en zorgt bovendien voor levendigheid aan de kade. Als referentie is een voorbeeld opgenomen uit Hoorn (figuur 48).



Figuur 47. Referentie steiger



Figuur 48: Terrasboot te Hoorn. (Restaurant de Bourgondiër)

6.3.2 VERSTERKEN LANDMARKS

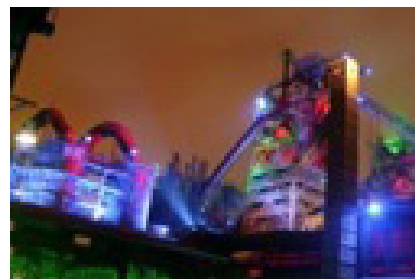
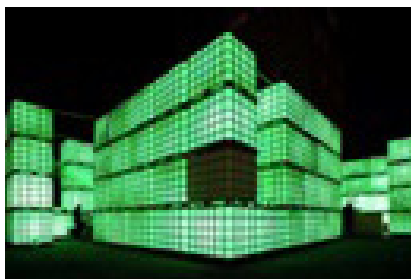
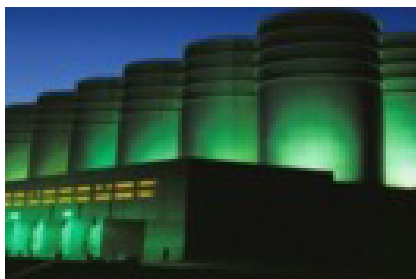
COÖPERATIE GEBOUW

Zoals beschreven in de analyse van Lynch is het gebouw van de coöperatie een belangrijk landmark voor de Havenkom. Het gebouw geeft een referentie naar het industriële verleden en past bij de 'ruwe' identiteit van het gebied.

In het voorgestelde faseringsproces zal het gebouw zeker de komende tien jaar blijven staan. Betrekking van het gebouw is noodzakelijk om een eenheid te vormen bovendien kan het gebouw gezien haar hoogte een 'baken' vormen voor het gebied. De uitstraling van het huidige gebouw is echter

somber. Om de aanwezigheid van het gebouw te benadrukken en de somberheid te doorbreken wordt de coöperatie doormiddel van slimme lichttechnieken geïntegreerd in de omgeving. Zo wordt de coöperatie een belangrijk element dat zowel op de dag alsmede tijdens de nacht een icoon vormt voor de Nieuwe Havenkom

De ingreep is relatief eenvoudig maar geeft een fors resultaat dat de nieuwe identiteit van de Havenkom onderstreept. De figuren 49, 50 en 51 tonen referenties die als uitgangspunt gebruikt dienen te worden.



Figuur 49,50 en 51 geven een referentie beeld dat geldt als uitgangspunt.

Bij het verplaatsen in een latere fase wordt voorgesteld om het gebouw te behouden. Een nieuwe invulling doet recht aan het verleden van de Havenkom en haar nieuwe identiteit. Het gebouw zou dienst kunnen doen als leisure centrum met discotheek en klimwand.

De WATERTOREN

De watertoren, ruim een eeuw oud, fungeert als een icoon van grote cultuur historische waarde. Samen met de coöperatie vormt deze één van de belangrijkste gebouwen aan de Westkadijk.

:

Om de toren meer te betrekken bij de Havenkom wordt het gebouw 's avonds doormiddel van een lichtkanon verlicht. Hiervoor wordt neutraal licht gebruik, passend bij de historische context. In samenspel met de verlichting op het gebouw van de coöperatie zijn beide gebouwen een belangrijke trekker en wordt de bestaande functie als landmark versterkt. Figuur 52 toont een referentie uit België.



Figuur 52. Watertoren Steenokkerzeel (b) (Adesignaward)

Daarnaast dient de Watertoren een publieksgerichte functie te krijgen. Op die moment staat de kop leeg maar het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om hier horeca te vestigen. Gedacht wordt aan kwalitatief hoogwaardige maar betaalbare en toegankelijke horeca zodat de plek aantrekkelijk wordt voor een grote groep. Bovendien versterkt een horeca functie het aantal passanten wat de woon- en lifestyle center De Havenaer passeert.

6.3.3 VOETGANGERSBRUG

Een belangrijk onderdeel en tevens nieuwe toevoeging voor De Nieuwe Havenkom is het plaatsen van een voetgangersbrug. De brug komt aan het einde van de promenade aan de Oostkadijk en verbindt deze met De Havenaer aan de Westkadijk. Gezien de uitbreidingsplannen met diverse leisure onderdelen waaronder een kinderspeelcentrum, bowlinghal en de toevoeging van extra horeca wordt dit een belangrijke trekker van de Nieuwe Havenkom naast het al bestaande meubelcentrum.

De voetgangersbrug zorgt er voor dat er een logische en aantrekkelijke route ontstaat met een duidelijk begin- en eindpunt. Het beginpunt in dezen is de binnenstad en het eindpunt De Havenaer, via de Kolkstraat en promenade langs de Arkervaart. Ook fungeert de brug als afbakening van de Nieuwe Havenkom zodat het gebied duidelijk omkaderd wordt en er visueel en gevoelsmatig een eenheid ontstaat.

Naast de verbindende functie moet de brug ook gaan fungeren als belangrijk icoon en landmark voor de Nieuwe Havenkom. De brug is zichtbaar

vanaf de binnenstad en zal bezoekers verleiden om het gebied te ontdekken. Om deze reden krijgt de brug een bijzonder ontwerp dat past bij de maritieme en industriële uitstraling die beoogd wordt. Figuur 53 geeft een referentie aan van een brug in Amersfoort.



Figuur 53. Brug Amersfoort, Eemhaven

6.3.4 AANLEG FIETSSTRAAT

De Westkadijk functioneert als belangrijke fietsverbinding van Nijkerk naar Zeewolde. De analyse van Lynch heeft aangetoond dat de huidige inrichting zorgt voor conflicten met het overige verkeer waardoor de positie van de fiets onduidelijk is.

Om de hiërarchie in het gebied terug te brengen en fietsers de ruimte te geven wordt de Westkadijk ingericht als fietsstraat. Een Fietsstraat is door haar vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar. Een belangrijk kenmerk van een fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan de fiets (Andriess, Rinkel e.a 2001). Voetgangers worden uitgenodigd om de aantrekkelijke promenade (6.3.1) te gebruiken waar vandaan de nieuwe brug deze groep veilig naar De Havenaer aan de Westkadijk brengt. De automobilisten zijn te gast. Op deze wijze worden modaliteiten gescheiden en ontstaat een veilige en aantrekkelijke fietsroute.

6.4 EENHEID ZORGT VOOR RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het plan omvat vier belangrijke ingrepen. Het is belangrijk om deze ingrepen als één samenspel te zien. Alleen wanneer deze uitgevoerd worden als eenheid ontstaat er een duidelijk samenhangend gebied met een ruimtelijke structuur. Eenheid komt tot stand wanneer alle elementen verbonden zijn en elkaar ondersteunen. De ingreep in de huidige route vanuit de binnenstad naar de haven zorgt hiervoor. De promenade wordt aan de route richting binnenstad gekoppeld en wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied. De bestaande landmarks worden verbonden met de omgeving en zorgen door de toevoeging van nieuwe elementen voor ver-

sterking van de identiteit zodat een belangrijk district ontstaat dat zich zelf kan profileren.

De Nieuwe Havenkom houdt rekening met de omgeving maar is wel een gebied met een duidelijke eigen ruimtelijke eenheid. Alleen zo kan een stadsdeel zich naar buiten te profileren. De Brug dient als nieuw landmark vanuit de binnenstad. Het geeft het gebied een extra icoon en vormt daarnaast een verbindende functie voor de routevorming naar De Havenaer. Ook zorgt de brug samen met de maritieme en industriële elementen voor een duidelijke afscheiding van de Havenkom. Men kan te voet in principe niet verder. De uniformiteit houdt hier op een logische plek op.

Deze afstudeeropdracht heeft ten doel om te komen tot ontwikkeling in het Havenkom gebied. Een ontwikkeling passend bij Nijkerk. Met dit plan wordt aangesloten bij deze gedachte.

Het plan heeft aandacht voor bestaande kwaliteiten en de rijke geschiedenis van het gebied en vormt een kansrijke oplossing van de huidige verrommeling. Hoofdstuk 3, politieke processen heeft reeds beschreven dat er stappen zijn ondernomen om het gebied te transformeren. Hierbij werd voornamelijk gefocust op verplaatsing van de coöperatie die nu in eerste instantie is geïntegreerd in het ontwerp. Hierdoor ontstaan nieuwe mogelijkheden en een realistisch ontwerp dat vandaag de dag uitvoerbaar moet zijn. Om ook echt tot uitvoering te komen beschrijft Hoofdstuk 7, Proces & realisatie de stappen en partijen die nodig zijn om het plan te realiseren.

HOOFDSTUK 7: PROCES & REALISATIE

7.1 INLEIDING

Dit hoofdstuk beschrijft hoe en waarom het plan, wat is voorgesteld in hoofdstuk 6 tot uitvoering kan komen. Visie en ambitie zijn hierbij van groot belang en worden nader toegelicht in 7.2 Vervolgens gaat paragraaf 7.3 in op het proces en de beoogde manier van realisatie van de drie fases.

7.2 VISIE EN AMBITIE

Vandaag de dag is het maken van ruimtelijke plannen een complexe materie. De ruimte is schaars en er ontstaan steeds meer belangengroepering die een stempel willen drukken op het planproces bij nieuwe ontwikkelingen. Het realiseren van een plan kan alleen tot stand komen met voldoende draagvlak en ambitie. Na een uitvoerige analyse van het plangebied is een plan opgesteld passend bij de historische context, kwaliteiten en schaal van de Nijkerkse Havenkom. Het is belangrijk dat het plan voor de Nieuwe Havenkom breed gedragen wordt en als haalbaar en realistisch wordt ervaren.

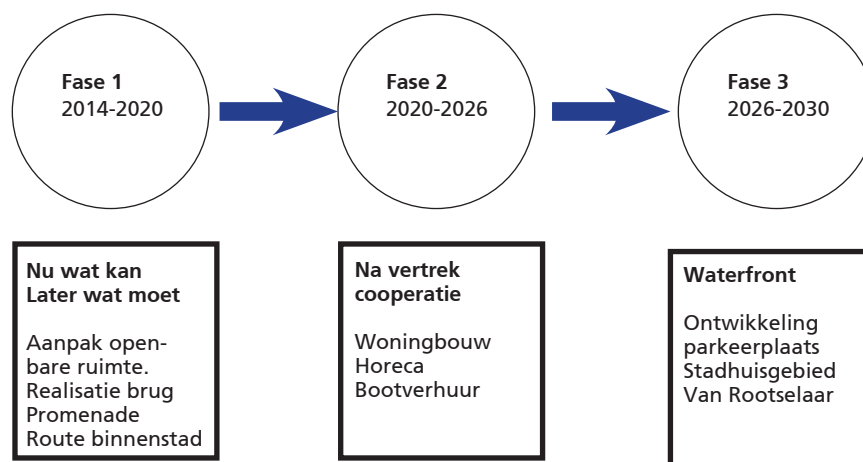
De Havenkom vraagt gezien haar huidige toestand om een passende visie om aan te zetten tot ontwikkeling. Met name de verplaatsing van de coöperatie werd door de gemeente de afgelopen jaren gezien als sleutel voor gebiedsontwikkeling. Zonder verplaatsing was immers het realiseren van nieuwe bebouwing, met name woningen nagenoeg uitgesloten. In hoofdstuk 3.3.4 is reeds beschreven dat de coöperatie alleen zal verplaatsen bij een finan-

ciële bijdrage. Vanuit de gemeente is deze bijdrage niet te verwachten. Vanwege het uitblijven van de beoogde verplaatsing werden er geen acties ondernomen en heeft het gebied haar huidige, onsamenvangende uiterlijk gekregen. Er was immers geen visie met behoud van coöperatie.

De analyse van Kevin Lynch in hoofdstuk 5 toont aan dat de coöperatie naast last ook gezien kan worden als kwaliteit. Het gebouw vormt een belangrijk landmark voor het gebied en refereert aan de industriële bedrijvigheid in de Havenkom. Om deze reden wordt het gebouw meegenomen in de transformatie van het gebied en ontwikkeling van de Nieuw Havenkom zoals beschreven in hoofdstuk 6. Er wordt niet langer gewacht op integrale ontwikkeling en er wordt overgaan tot actie. Het plan voor de Nieuwe Havenkom doorbreekt hiermee het patroon van afwachten tot verplaatsing en gaat uit van bestaande mogelijkheden. Het plan toont visie en ambitie en is voor een haalbare uitvoering opgedeeld in drie fases.

7.3 IN FASES NAAR ONTWIKKELING

Met dit afstudeeronderzoek is een plan gepresenteerd dat uitvoering op korte termijn mogelijk maakt. Dit plan is opgedeeld in drie fases waarvan de belangrijkste, de eerste start fase is uitgelicht in hoofdstuk 6. Figuur 54 toont de faseering.



Figuur 54. fasering

Het fase model is gekozen om na bijna twintig jaar tot ontwikkeling te komen en een aantal ingrepen te doen die op het moment wel haalbaar zijn. Deze ingrepen dienen als input voor de uitwerking van elke volgende fase. Elke fase wordt achtereenvolgens beschreven.

FASE 1: NU WAT KAN, LATER WAT MOET.

Fase 1 vormt de aanzet voor verdere gebiedsontwikkeling en vormt de boventoon in dit afstudeeronderzoek. In fase 1 wordt met name gefocust op het aanpakken van de openbare ruimte en versterken van bestaande elementen. Daarnaast wordt ingezet op een nieuwe identiteit, 'Maritiem en Industrieel' om het gebied te binden en opnieuw op de kaart te zetten.

Een van de meest prominente gebruikers, De Havenaer heeft juist nu aangegeven te willen uitbreiden met diverse extra functies waaronder een aantal belangrijke trekkers. Samen met de visie van de

gemeente is het juist nu het moment om gemeenschappelijk op te trekken. Vanwege de uitbreiding ontstaat een belangrijke trekker voor de Nieuwe Havenkom. Wanneer realisatie gelijktijdig plaats vindt met de upgrade van de openbare ruimte wordt de aanzet gegeven voor verdere ontwikkeling. Het realiseren van de uitbreiding is een voorwaarde voor ontwikkeling. Zonder belangrijke trekker in het gebied verliest het beoogde lint binnenstad – de Nieuwe Havenkom kracht.

Gezien de huidige financiële situatie van de gemeente is het niet verantwoord om grote sommen geld uit te geven aan verplaatsing van de coöperatie. Het gebouw van de coöperatie blijft staan en wordt doormiddel van slimme lichttechnieken onderdeel van de Nieuwe Havenkom. Bovendien is het de vraag of verplaatsing überhaupt nodig is, een volgende fase gaat hier op in.

De ingrepen die worden voorgesteld zijn grotendeels in het voordeel van De Havenaer. Ook de coöperatie kan door het meewerken aan het verlichtingsproject de nodige goodwill kweken. Het is om deze reden aannemelijk dat de kosten voor de verlichtingsingreep voor rekening komt van de pand eigenaren.

De aanleg van de promenade zal echter wel voor rekening komen van de gemeente. Deze ingreep moet gezien worden als lange termijn investering. Ontwikkeling van de havenkom in fase 2 en 3 zorgt voor het stijgen van grondprijzen en de vestiging van nieuwe gebruikers. Bovendien valt in een latere fase te denken aan woningbouw waardoor de kosten terug te verdienen zijn.

De aanleg van een voetgangersbrug zal in samenwerking moeten gaan met de eigenaar van De Havenaer, de heer Van Doggenaar. De brug verbindt immers de binnenstad met zijn bedrijf. Gedacht wordt aan het delen van de kosten met de gemeente, gezien het gezamenlijke belang.

Fase 1 kan van start gaan wanneer de gemeente de rol oppakt om de plannen die zijn geschetst in dit afstudeerwerk te delen met De Havenaer, de Nijkerkse ondernemersvereniging en de coöperatie.

Wanneer er op korte termijn brainstormsessies plaats vinden en de gemeente haar sturende rol vast houdt kan realisatie plaats vinden binnen een jaar. Het ontwerp voor de brug neemt wat meer tijd in beslag maar kan al in vroeg stadium worden uitgezet.

De juiste marketing en vroegtijdige aankondiging van de transformatie zijn van groot belang om de Nijkerkers in een vroeg stadium te betrekken en te laten wennen aan de nieuwe identiteit van de Nieuwe Havenkom. Hiermee wordt een sterke emotionele band gecreëerd wat de beleving ten goede komt.

FASE 2: NA VERTREK COÖPERATIE

Nadat in Fase 1 het lint tussen de haven en de binnenstad is versterkt, de brug is geplaatst en bestaande elementen met inachtneming van de Maritieme & Industriële identiteit is het in fase 2 tijd voor meer marktwerking. Ingezet wordt op verplaatsing van de coöperatie.

Om verplaatsing te bewerkstelligen wordt private partijen gevraagd om een kosten en baten analyse te maken. De verwachting is dat rond 2020 de economie is aangetrokken en er meer investeerders zijn voor het gebied. Bovendien kunnen de resultaten uit fase 1 een beoogd plan kracht bij zetten. Wanneer de coöperatie verplaatst is, komt er ruimte vrij om op een aantal braakliggende gronden naast het terrein appartementen te bouwen, passend bij de identiteit van het gebied. Uiteraard wordt de ontwikkeling van dit project overgelaten aan marktpartijen en bewaakt de gemeente enkel de wettelijke procedures en identiteit.

Het gebouw van de coöperatie zelf vormt zoals reeds beschreven een belangrijk landmark van de Nieuwe Havenkom. Het gebouw kan, bij het verplaatsen van de fabriek, behouden blijven.

Functionies als een klimmuur, discotheek en horeca passen goed in het plan om de Nieuwe Havenkom te verlevendigen en aan te laten sluiten op de wensen van de huidige tijd. Een ander idee is om het gebouw wel te slopen en een woontoren te bouwen die refereert aan het gebouw van de coöperatie.

Bij verplaatsing van de coöperatie verdwijnt ook het laden en lossen in de Havenkom. Vrachtschepen die in de huidige situatie de havenkom dagelijks domineren, verdwijnen waardoor ruimte ontstaat voor andere functies. Te denken valt aan botenverhuur en het creëren van een aanlegplaats voor de fietsboot, een toeristische lijndienst met dagelijkse afvaarten. Ook een uitbreiding van de horeca is een verrijking voor de aantrekkingskracht van de Nieuwe Havenkom. Op deze manier zal de aantrekkingskracht toenemen en krijgt het gebied een steeds belangrijkere rol voor de regio.

FASE 3: WATERFRONT

Bij Fase 3, de eindfase, wordt ingezet op het uitbreiden van meerdere functies. Het stadhuis gebied wordt in deze fase ontwikkelt en de bestaande parkeerplaats op maaiveld verdwijnt onder de grond. Op deze manier wordt gebruik gemaakt van de waarde die het gebied tegen 2026 heeft. Aan de Oostkadijk zullen appartement complexen verrijzen op de plek van de huidige parkeerplaats. In de plinten van de gebouwen wordt horeca toegevoegd evenals enkele units voor detailhandel. Voorop staat dat de geplande detailhandel en horeca een aanvulling dient te zijn op de binnenstad.

Op het terrein van Van Rootselaar ontstaan bij verdere ontwikkelingen mogelijkheden voor het creëren van een handelsgebouw of het nieuwe stadhuis. Uitgangspunt blijft dat het gebied haar identiteit behoudt en de nieuwe bebouwing en functies op elkaar afgestemd worden.

GETRAPTE ONTWIKKELING

Door het proces op te delen in fases wordt ontwikkeling op korte termijn gestimuleerd. De ontwikkelingen in de verschillende fases versterken elkaar en nodige uit tot verdere inversteringen. Gert Urhahn stelde immers niet voor niets dat interventies aanzetten tot ontwikkeling Bovendien biedt het model biedt de mogelijkheid om tussentijdse aanpassingen te doen, passend bij de markt op dat moment. Binnen twintig jaar ontstaat er in Nijkerk een compleet Havenfront.

HOOFDSTUK 8: CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

8.1 INLEIDING

Met het opstellen van het plan voor de Havenkom in hoofdstuk 6 en het in kaart brengen van het proces in hoofdstuk 7 komt het einde van dit afstudeeronderzoek in zicht.. Om de scriptie volledig af te sluiten neem ik in dit hoofdstuk mijn conclusies en aanbevelingen op die afgeleid zijn uit de beantwoording van mijn hoofdvraag en deelvragen. In paragraaf 8.2 wordt de hoofdvraag beantwoord. Afsluitend zijn, afgeleid uit dit onderzoek aanbevelingen geformuleerd die opgenomen zijn in paragraaf 8.3.

8.2 CONCLUSIE

De hoofdvraag van het onderzoek dat u voor u ligt is in paragraaf 1.2 als volgt geformuleerd: Welke interventies (procesmatig en inhoudelijk) zijn op korte en lange termijn wenselijk en haalbaar om de havenkom te transformeren tot een aantrekkelijk verblijfsgebied passend bij de binnenstad van Nijkerk?

Na het behandelen van het historisch perspectief, het in beeld brengen van de huidige partijen en het politieke proces wat de afgelopen jaren ge-

speeld heeft, heb ik door het gebruik van voorbeelden en een analyse deze vraag in hoofdstuk 6 en 7 al grotendeels beantwoord. Zo heb ik betoogd dat met name de uniformiteit terug gebracht dient te worden in het gebied. Doormiddel van een heldere visie met mogelijkheden op de korte termijn wordt ontwikkeling op de lange termijn aangemoedigd. Deze visie zal ik nader aan u verklaren.

Stadshavens lagen aan de wieg van de stad. Er was een sterke relatie met de binnenstad en bloeiende industrie in de haven. Door sociale, ruimtelijke en economische processen is de relatie tussen stad en haven met name na de Tweede Wereldoorlog sterk afgenomen.

De stad was voor groei en handel niet langer afhankelijk van het water waardoor het uiterlijk van stadshavens drastisch veranderde. De synergie tussen het water en de binnenstad verdween en industriële gebruikers lieten vervuilde gebieden achter. Dit resulteerde in complexe opgaven voor stedelijke ontwikkeling

Het niets doen en laten verpauperen van stads-havens is echter uitermate zonde. Stadshavens hebben gezorgd voor de groei en opbouw van steden en zijn hierdoor nauw met elkaar verbonden. Bebouwing en wegen refereren vaak nog aan het verleden. Er is echter een gebrek aan ruimtelijke structuur waardoor de verouderde havens niet aantrekkelijk zijn om te bezoeken en te verblijven.

Er liggen echter kansen om havengebieden te transformeren naar de wensen van deze tijd. Het aanwezige water op een zeer korte afstand van de binnenstad is een kwaliteit die door steeds meer steden wordt gezien en benut. Elders in het land zijn reeds succesvolle projecten uitgevoerd om de stad en haven opnieuw te verbinden. Voorbeelden zijn te vinden in o.a. Amersfoort, Breda en Maastricht. Na een analyse kan gesteld worden dat deze steden op het gebied van transformatie drie gemeenschappelijke doelen deelden. Dit zijn; het creëren van ruimtelijke samenhang, het versterken van het toeristisch klimaat en het behoud van het historisch perspectief.

In Nijkerk zag de gemeente kansen in de jaren '80. Men heeft een plan laten opstellen door een stedenbouwkundig bureau waarin voorzien is in recreatie en woningbouw. De veevoederfabriek van de coöperatie ABZ Diervoeding moest hiervoor wijken. Er zijn diverse onderhandelingen geweest en na ruim twintig jaar moet geconstateerd worden dat de coöperatie haar milieugevoelige activiteiten nog steeds uitvoert op de huidige locatie. Inmiddels is bekend dat de gemeente

voorlopig de financiële middelen niet heeft om de coöperatie te verplaatsen. Er zijn echter wel deuglijk mogelijkheden om de Havenkom op korte termijn wel te ontwikkelen. Er dient verder gekeken te worden dan het verplaatsen van de coöperatie. Het gebied kent een belangrijke waarde en die dient vandaag nog verder uitgebouwd te worden.

Voor de ontwikkeling is het van belang om te refereren naar het verleden. De tijd dat er handel bedreven werd, industrie de haven domineerde en boten af- en aanmeerden. Om dit historisch perspectief vast te houden is het belangrijk het verleden te koesteren. Een aantal historische panden is bewaard gebleven zoals een watertoren uit 1898, een stadsherberg, het oude stadhuis en een chocoladefabriek. Deze panden zijn vrijwel allen in gebruik en hebben een functie die past bij deze tijd. Door het versterken van de bestaande kwaliteiten en deze te verbinden met krachtige elementen uit de omgeving ontstaat structuur, krijgt het gebied duidelijke betekenis en een eenduidige identiteit. Dit zijn de drie componenten die volgens Lynch nodig zijn om een gebied een ruimtelijke relatie te geven (Lynch, 1960 pp. 6-13). Om het plan voor de Nieuwe Havenkom structuur en betekenis te geven is de identiteit 'Maritiem & Industrieel' gekozen. De identiteit respecteert het verleden en geeft visie voor het heden. Met deze identiteit als uitgangspunt is een haalbaar en realistisch plan opgesteld. Het plan is opgedeeld in drie fases waarbij fase 1 de eerste en belangrijkste aanzet geeft tot ontwikkeling. Fase 2 en 3 voorzien in verdere uitwerking op de lange termijn.

Het gebouw van de coöperatie wordt niet meer gezien als last maar als kwaliteit en vormt een belangrijk oriëntatiepunt. Doormiddel van slimme lichttechnieken wordt de fabriek samen met de watertoren een belangrijk boegbeeld voor de Nieuwe Havenkom. Bovendien geven beide gebouwen een referentie naar de historie en de bedrijvigheid aan de haven.

Van oudsher is de Havenkom ruimtelijk verbonden met de binnenstad. De aanwezige bebouwing begeleidt de oude vaargeul richting binnenstad, samen met een bomenrij. Vanuit de binnenstad is er bovendien een heldere zichtlijn richting de Havenkom. Men ziet het water vanaf het plein liggen. Om de relatie met de binnenstad te versterken wordt de huidige wandelpromenade verbreed en getransformeerd tot een aantrekkelijk verblijfsgebied. De uitstraling van de openbare ruimte wordt aangepast aan de nieuwe identiteit en draagt hiermee bij aan de uniformiteit dat de Nieuwe Havenkom gaat uitstralen.

Vanuit de binnenstad wordt de bestaande route richting De Nieuwe Havenkom opnieuw ingericht, in lijn met de promenade. Eenduidige bestrating en nieuw straatmeubilair vormen zo een natuurlijke overgang naar de haven. Een nieuw te plaatsen brug zal, evenals de coöperatie vanuit de binnenstad zichtbaar zijn. De brug dient niet alleen als verbinding maar geeft ook uiting aan de identiteit dat de Nieuwe Havenkom zal gaan uitdragen en versterkt vanwege de zichtbaarheid de binding met de binnenstad.

Een belangrijke trekker in de Nieuwe Havenkom wordt De Havenaer. Het woon- en lifestyle centre heeft forse uitbreidingsplannen met diverse functies. De functies zullen met name inspelen op leisure, waardoor een breed publiek aangetrokken wordt. Het meenemen van deze ontwikkeling is een kans en vormt een belangrijke kracht van het gehele plan.

Om een duidelijke lijn aan te brengen tussen de diverse modaliteiten die gebruik maken van de Havenkom wordt ingezet op het scheiden hiervan. Door de aanleg van een fietsstraat aan de Westkadijk en het herinrichten van de promenade volgen gebruikers automatisch de meest aantrekkelijkste route.

Het plan zoals gesteld maakt gebruik van bestaande kwaliteiten en kansen die zich aandienen. Natuurlijk ben ik mij er van bewust dat de gemeentelijke middelen beperkt zijn. Naar mijn idee is er echter een ondernemer in de vorm van de heer Van Doggenaar die wel wil investeren in het gebied. Niet voor niks kocht hij een oude fabriek op een onlogische plek.

De heer Van Doggenaar heeft belang bij het transformeren van de Havenkom. Om deze reden is een bijdrage met betrekking tot de kosten voor een voetgangersbrug zeker te verwachten. Dit geldt ook voor het verlichten van de watertoren en de coöperatie, die de industriële sfeer benadrukt. De gemeente dient te investeren in de wandelroute vanuit de binnenstad richting de Havenkom. Het ligt echter in lijn der verwachting dat met name deze route een verrijking vormt voor de Nieuwe

Havenkom en een belangrijke aantrekkingskracht zal hebben voor verdere ontwikkeling van het gebied.

In een latere fase staat verplaatsing van de fabrieksactiviteiten op de agenda. Wel wil ik er voor pleiten om het bestaande gebouw te behouden. Juist door de referentie naar het verleden te geven, samen met het toevoegen van nieuwe functies ontstaat een stadshaven met een aantrekkelijk uiterlijk. Hoofdregel blijft daarin wel dat de functies op elkaar aansluiten en elkaar versterken.

Ik ben er van overtuigd dat Nijkerk met het gefaseerde plan voor de Nieuwe Havenkom eindelijk kan beginnen met het herontdekken van de relatie tussen haven en stad. Het plan is realistisch en leunt op een sterke regie functie vanuit de gemeente. Wanneer deze opgepakt wordt, verwacht ik dat de Nieuwe Havenkom in 2030 een plek is waar markt partijen elkaar gevonden hebben en huidige en toekomstige generatie Nijkerkers er een levendig stadsdeel bij hebben.

8.3 AANBEVELINGEN

Met het betantwoorden van mijn hoofdvraag en deelvragen is deze scriptie zo goed als beëindigd. Met deze paragraaf kom ik tot een definitieve afsluiting door enkele aanbevelingen te formuleren. Ik richt mij hierbij in het bijzonder tot de actoren die in de toekomst aan de slag gaan met de Nieuwe Havenkom.

Op basis van het plan wat ik reeds gepresenteerd heb, wil ik allereerst aanbevelen dat het gehele

planproces zo transparant mogelijk dient te verlopen. Door vroegtijdig belanghebbenden te betrekken ontstaat het draagvlak wat nodig is om zo spoedig mogelijk tot een succesvolle uitvoering te komen. Bovendien ontstaat betrokkenheid bij de plannen wat helpt om de identiteit te versterken.

Mijn tweede aanbeveling heeft betrekking op de flexibiliteit van de markt., Ik wil er op wijzen dat een goede ruimtelijke ordening in mijn ogen meer is dan het afstrepen van onderzoeken en beleid. Met name in fase 2 en 3 van het plan is er voor marktpartijen veel ruimte om initiatief te tonen. Ik wil de gemeente, die de regie zal bewaken, vragen om te zoeken naar een meerwaarde in elk plan. Houd vast aan de identiteit en toets of een ontwikkeling de huidige samenhang in tact houdt.

Mijn derde en tevens laatste aanbeveling die ik wil doen gaat in de mogelijkheid om het vaarwater terug te brengen in de stad. Van oudsher was er een mogelijkheid om vanaf de Havenkom rechtstreeks naar het Plein in de binnenstad te varen. Deze vaargeul is nu een sloot. Het lijkt mij een geweldige verrijking van de Nieuwe Havenkom als men met kleine schepen de binnenstad kan bereiken. Indien een beperkt deel van het plein wordt uitgegraven ontstaat deze mogelijkheid. Dit versterkt niet alleen de relatie tussen binnenstad en de Nieuwe Havenkom maar zorgt ook voor extra levendigheid in de binnenstad en herstel van een vaargeul met cultuur-historische waarde.

LITERATUURLIJST

- * Lynch, K. (1960). The image of the city. Cambridge: The Technology Press en Harvard University Press.
- * Vrolijk, R. (2010). Stadshavens: Smaakmaker voor stedelijke ontwikkeling. Breda: Projectbureau Vrolijk.
- * Maas, F. & Meijer, A. (2011). Binnenstad als buitenkans: Smaakvol en sfeervol. Woudenberg: Inbo. (Gepubliceerd in opdracht van de Gemeente Nijkerk).
- * Maas, F. & Meijer, A. (2011). Structuurvisie Nijkerk / Hoevelaken 2030: Ontwikkelen, koesteren en verwelkomen. Woudenberg: Inbo. (Gepubliceerd in opdracht van de Gemeente Nijkerk).
- * Dooren, F. van (1986). Landschappen van Nijkerk-Arkemheen, Nijkerk.
- * Hagoort, W.J. (2006). De Gelderse zeepolder Arkemheen. Namen van bouw-, hooi- en weilanden, boerderijen, beken en wegen. Zutphen.
- * G.J. van den & P.F. van den Berg-Brouwer (1949). Sociografie van Nijkerk. 's-Gravenhage: Stichting Maatschappelijk werk ten plattelande.
- * Kragt, F. (1931). Gids voor Nijkerk. Z.pl: Nederl. Uitg.- en Reclame Bureau.
- * Nijkerkse Prentenatlas (2013). Barneveld: BDU.
- * Boyer, R. (1995b). From canonical Fordism to different modes of development. In: Boyer, R. & Saillard, Y. (eds.) Régulation theory. The state of the art. Londen: Routledge. p. 231 – 237.
- * Dankbaar, B. (1993) Economic crisis and institutional change. The crisis of fordism from the perspective of the automobile industry. Maastricht: Universitaire Pers Maastricht.

- * Boyer, R. (1995a) Introduction. In: Boyer, R. & Saillard, Y. (eds.) Régulation theory. The state of the art. Londen: Routledge. p. 1 – 10.
- * Meyer, V.J. (1997), De stad en de haven: stedenbouw als culturele opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam: veranderende relaties tussen stedelijke openbare ruimte en grootschalige infrastructuur. Delft: University of Technology
- * Norcliffe, G, K. Bassett & T. Hoare (1996). The emergence of postmoder-nism on the urban waterfront, Geographical perspectives on changing relationships, Journal of Transport Geography Vol. 4. No. 2., Great Britain: Elsevier Science Ltd, pp. 125-126
- * Hein, C. (2011). Port Cities: Dynamic landscapes and global networks, Taylor & Francis Ltd, pp. 55-60.
- * Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). (2010). Water als economische impuls: kansen, kosten en complicaties.
- * CROW (2005). Fietsstraten in hoofdfietsroutes: toepassingen in de praktijk. CROW Publicatie 216.
- * Rico Andriesse, les Rinkel e.a., Wacht u voor de fiets: fietsstraten op een rij, in: Verkeerskunde, 2001, nr. 1, pag. 19-22.
- * Buro Lubbers (z.j.). Eemhaven Amersfoort: Eén haven, twee kades: herinrichting zet Eemhaven op de kaart. Op 10 augustus ontleend aan [http://www.burolubbers.nl/projecten/projectbladen/670_BL_120807 Eemhaven_low.pdf](http://www.burolubbers.nl/projecten/projectbladen/670_BL_120807_Eemhaven_low.pdf)
- * Vrolijk, R. (2010). Het merk van de haven: serie stadshavens en citymarketing, deel 2. Recreatie en Toerisme, 4, p. 37.

WEBSITES

- * AD: Amerfoortse Courant (2008). 'Een 'gek' ontpopt zich als visionair' 12 september 2008. Op 27 augustus ontleend aan <http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/2104759/2008/09/12/Een-lsquo-gek-rsquo-ontpopt-zich-als-visionair.dhtml>
- * Gemeente Breda (2013). Start bouw nieuwe trambrug. Op 02 september 2013 ontleend aan <http://www.breda.nl/gemeente/nieuws/breda-berichten/start-bouw-nieuwe-trambrug-0>
- * Bewonersplatform Rooseveltsingel (z.j.). Op 02 september ontleend aan http://www.geocities.ws/rooseveltsingel/Water_elders_hoog.html
- * Platform Stadsgracht Wageningen (z.j.). Herstel water elders. Op 3 september ontleend aan <https://sites.google.com/site/stadsgracht/herstel-grachten-elders-3>
- * Gedempte grachten, waaroder Breda (z.j.). Op 02 september ontleend aan <http://historie.hdpnet.nl/demp.htm>
- * Gemeente Amersfoort (2005). Amersfoort, Eemhaven: Het plan. Op 02 september 2013 ontleend aan <http://www.amersfoort.nl/4/Eemhaven/Archief-project-Eemhaven-Amersfoort/Het-plan.html>
- * Kaderstellende notie cq. Structuurschets. De herontwikkeling van de Eemhaven. B&W voorstel. (z.j.) Op 02 september 2013 ontleend aan <http://www.dewaarheidvanamersfoort.nl/files/2000/20000320%20Kaderstellende%20notitie%20Eemhaven.pdf>
- * Diverse Nijkerkse gemeentelijke archief stukken 1977 – 2013

VERANTWOORDING FIGUREN

De foto's in deze scriptie zijn zelf gemaakt tenzij anders beschreven. Van de overige figuren wordt de herkomst per figuur getoond.

Figuur 2: Binnenstad Nijkerk. De karakteristiek van Nijkerk: Ruimtelijke atlas en Welstandsnota (2013) p.1.

Figuur 8: Gezicht op de Haven (Gerrit van den Pol. Circa 1850)

Figuur 11: Plan van Bureau Witpaard mbt transformatie van Havenkom (Gemeente Nijkerk, 1988)

Figuur 16: Positie van Stad en Haven. (Vrolijk, 2010)

Figuur 17: Evolutie en ontbinding van de haven (Norcliffe 1006. p. 126)

Figuur 18: Ontwikkeling Breda in Beeld

Onderdeel 1 en 2 op 02 september 2013 ontleend aan <http://historie.hdpnet.nl/demp.htm>

Onderdeel 3: Huidig beeld (G. Lanting, 2008)

Figuur 19: Ontwikkeling Amersfoort in Beeld

Onderdeel 1 en 2 op 28 augustus 2013 ontleend aan Archief Eemland (2013).

<http://www.archiefeemland.nl/collectie/fotos/detail?id=452c6a02-dc46-11df-a9e7-7590f0316edd>

Figuur 20: Ontwikkeling Maastricht in Beeld

Onderdeel 1 en 2 op 28 augustus ontleend aan 't Bassin.nl: <http://www.tbassin.nl/index.php/impressies/historie>.

Onderdeel 3: Huidig beeld (Vrolijk, 2010.)

Figuur 23: De Vijf elementen van Lynch.

Op 2 september 2013 ontleend aan <http://designforwalking.com/files/Post-2A.-Paths-in-Lynch.400.jpg>

Figuur 41: Referentie zitbank. Op 28 september 2013 ontleend <http://www.bsnatuursteen.nl/media/project/36/p17epkdbkeke1ac81g4iptc1o03a.jpg>

Figuur 42: Referentie zitbolder. Urban Products. Op 02 September 2013 ontleend aan http://www.urbaniaproducts.nl/index.php?component/option,com_zoo/item_id,101/task,item/

Figuur 48: Terrasboot Hoorn, Restaurant de Bourgondier. Op 25 september 2013 ontleend aan <http://plus.google.com/117181084828832248337/about>

Figuur 52: Referentie Watertoren Steenokkerzeel. Op 02 september 2013 ontleend aan <http://media.madeinlimburg.be/2012/04/Gielen-Steenokkerzeel-2.jpg> (alternatieve afbeelding!)

BIJLAGE I.

Gebruikers Havenkom, behorende bij hoofdstuk 2.5 figuur 10



DE HAVENAER (NUMMER 01)

WESTKADIJK / AMPÉRESTRAAT

Eigenaar: Van Doggenaar Nijkerk / The Old Mill

Functie: Home en lifestyle centre

BvO: 507

Bouwjaar: Oorspronkelijk 1907, verbouw en uitbreiding vanaf 1994

Toelichting: De Havenaer huisvest in, met name, een oude cacaofabriek uit 1907. Na vertrek van de fabriek stond het pand in de jaren '90 op de nominatie om gesloopt te worden. In 1994 is de fabriek gekocht door de huidige eigenaar en grootscheeps gerestaureerd. Bestaande elementen zijn zoveel mogelijk bewaard gebleven.

In de Havenaer bevinden zich winkels rondom het thema 'Home en Lifestyle'. Het gaat hierbij voornamelijk om meubelzaken. Het streven van de eigenaar is om De Havenaer en de binnenstad van Nijkerk elkaar te laten versterken en een verbinding te leggen tussen beide gebieden.



WATERTOREN (NUMMER 02)

WESTKADIJK

Eigenaar: Van Doggenaar Nijkerk B.V.

Functie: Momenteel niet functie

BvO: Waterreservoir van 140m3

Bouwjaar: 1898

De watertoren uit 1898 is samen met het oude stadhuis een element dat al van oudsher aanwezig is in de Havenkom. De toren heeft een status als Rijksmonument en vormt een markant punt binnen het gebied. De huidige eigenaar heeft plannen om in de toren kantoorruimte te realiseren; bestemmingsplan-technisch is dit mogelijk.



DE COÖPERATIE (NUMMER 03)

WESTKADIJK 4, NIJKERK

Eigenaar: Van Doggenaar Nijkerk B.V.
 Functie: Momenteel niet functie
 BvO: Waterreservoir van 140m3
 Bouwjaar: 1898

Toelichting: De coöperatie is opgericht door boeren in 1897 voor het voordelig inkopen van voer, mest en brandstof. Later werden machines aangeschaft zodat de coöperatie ook zelf voer kon produceren. Dit legde de basis voor de veevoederfabriek die vandaag de dag nog steeds beeldbepalend is voor de Havenkom (C. Roordink, 90-jarig jubileum Coöperatie Arkervaart-Twente U.A. 1919-2009 (Nijkerk, 2009), Power-Point presentatie, sheet 4.).

De coöperatie is een van de meest prominente gebruikers van de Havenkom. Het gebouw is met 40 meter goed zichtbaar en vormt een van de hoogste panden van de gemeente. Boten en vrachtwagens zorgen dagelijks voor veel bedrijvigheid in de Havenkom. Anderzijds belemmert de coöperatie de herontwikkeling van de Havenkom.



LA BELLA ROSA, (NUMMER 04)

WESTKADIJK 2

Eigenaar: Familie Kousemaker
 Functie: Schoonheidssalon
 BvO: 204m2
 Bouwjaar: 1769

Toelichting: Schoonheidssalon annex kapsalon. La Bella Rosa is één van de panden die het historische karakter van de haven illustreert.



DE DOLLE JONKER (NUMMER 05)

KOETSENDIJK 1

Eigenaar: Dhr. van Essen en Mevr. Harn

Functie: Horeca (Restaurant)

BvO: 369m²

Bouwjaar: 1780

Toelichting: De Dolle Jonker is een oude stadsherberg en heeft tot op de dag van vandaag haar functie grotendeels behouden. Het restaurant ligt op een prominente plek op de kruising Westkadijk / Kolksstraat. Het terras heeft uitzicht op de Havenkom. De Dolle Jonker vormt een belangrijke schakel in het overgangsgebied tussen haven en binnenstad.



HET STADHUIS (NUMMER 06)

KOLKSTRAAT 27 / OOSTKADIJK

Eigenaar: Gemeente Nijkerk

Functie: Stadhuis, kantoorfunctie

BvO: 2716m²

Bouwjaar: Oude stadhuis 1743, uitgebreid in de jaren '70 en '90

Toelichting: Het stadhuis van Nijkerk bestaat uit meerdere delen. Het oudste gedeelte dateert uit 1743 en vormt al eeuwenlang een vertrouwd beeld aan de Havenkom. In de afgelopen jaren is er fraai geres- taureerd. Vandaag de dag fungeert het gebouw voornamelijk als trouwlocatie en vergaderruimte. Het hoofdgebouw waarin zich ook de publieksbalies bevinden dateert uit de jaren '70 en is uitgebreid in de jaren '90. Het totale gebouw neemt een prominente plaats in aan de Havenkom en zorgt voor veel aan- loop.



CENTRALE PARKEERPLAATS (NUMMER 07)

OOSTKADIJK

Eigenaar: Gemeente Nijkerk

Functie: Openbare parkeerplaats,
ruim 100 parkeerplaatsen

Bouwjaar: Aangelegd in de jaren '90

Toelichting: Gratis parkeerterrein direct naast het stadhuis. Hoofdgebruikers zijn gemeenteambtenaren, winkeliers en marktkoopliden. Daarnaast wordt de parkeerplaats gebruikt door bezoekers van de binnenstad die kosteloos willen parkeren in ruil voor een kleine wandeling. Een bergingsbezinkstation bevindt zich in de ondergrond.



DEPENDANCE STADHUIS (NUMMER 08)

Eigenaar: Gemeente Nijkerk

Functie: Stadhuis, kantoorfunctie

Bouwjaar: 2000

Toelichting: Vanwege de toename aan gemeentelijke taken en de fusie met de gemeente Hoevelaken is het aantal ambtenaren gegroeid. Het hoofdgebouw was, medio 2000, te klein en vooruitlopend op nieuwbouw van het gehele stadhuis is een dependance neergezet. De dependance is een eenvoudig gebouw van tijdelijke aard. Inmiddels staat het gebouw langer dan oorspronkelijk gepland vanwege een discussie omtrent nieuwbouw. Mogelijk wordt het gebouw de komende jaren alsnog 'afgestoten'



SANITAIR GEBOUW (NUMMER 09)

OOSTKADIJK 1

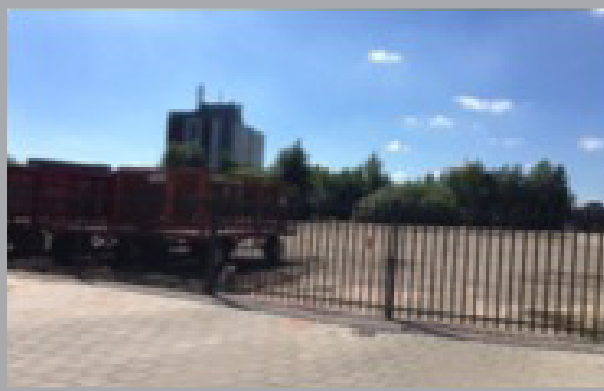
Eigenaar: Gemeente Nijkerk

Functie: Sanitair

BvO: 18,4

Bouwjaar: 1983

Toelichting: Eenvoudig gebouw met tijdelijk karakter dat een sanitaire functie voor de pleziervaart vervult.



TERREIN VAN ROOTSELAAR (NUMMER 10)

Eigenaar: Fam. Van Rootselaar

Functie: Bedrijfsterrein, met name voor opslag/stalling

Toelichting: Het terrein grenst direct aan de Arkervaart en is afgesloten doormiddel van een hekwerk. Op het terrein zijn enkele vervallen schuren aanwezig.

BIJLAGE II:

INTERVIEWPARTNERS

Voor dit afstudeerrapport zijn interviews afgenomen met de volgende personen

INTERVIEWS

Naam	Bedrijf	Functie tbv gesprek
De heer B. Van Doggenaar	The Old Mill BV	Eigenaar Havenaer
De heer R. Van Doggenaar	The Old Mill BV	Mede eigenaar Havenaer
De heer W. Van Bokhorst	Van Bokhorst Architecten BV	Plangebeleider uitbreiding en huurder Havenaer
De heer H. Visser	Gemeente Nijkerk	Planoloog, belast met uitbreiding Havenaer
De heer R. Windhouwer	Gemeente Nijkerk	Wethouder Ruimtelijke Ordening
De heer R. De Grauw	Gemeente Nijkerk	Planoloog, heeft bp ABZ
De heer E. Van Leeuwen	Gemeente Nijkerk	Diervoeding begeleid
De heer H. Van Loo	Gemeente Nijkerk	Binnenstadsmanager
		Hoofd afdeling milieu (dossiers ABZ Diervoeding, Van Rootselaar)
De heer Bouw	ABZ Diervoeding	Projectmanager ABZ Diervoeding
De heer T. Van Nuland	Gemeente Nijkerk	Projectmanager Havenkom
De heer W. Ziggers	Provincie Gelderland	Vergunningverlener ABZ Diervoeding

