

# Masterplan Hart van Urk





**ROYAL HASKONING**

**Barbarossastraat 35**

**Postbus 151**

**6500 AD Nijmegen**

**+31 (0)24 328 42 84** telefoon

**+31 (0)24 323 93 46** fax

**info@rhdhv.com** e-mail

**www.royalhaskoningDHV.com** internet

januari 2014 datum

9W6444 referentie

NL.IMRO.0184.SVURK-0201 plan-ID-nummer

# Inhoud

1. Een beschrijving op hoofdlijnen
2. Hoofdentree
3. Oud Urk en de kustzone
4. Oud Urk en de havenzijde
5. Het oude dorp
6. Oost- en Westhavenkade
7. Voormalige scheepswerf Metz, plein 1890, handelskade en omgeving
8. Gebied nieuwe haven e.o.
9. Stedenbouwkundige randvoorwaarden en richtlijnen voor de nieuwe bebouwing
10. Klifweg en omgeving
11. Klifkade en omgeving
12. De Havens



# 1. Een beschrijving op hoofdlijnen

Urk is veranderd en blijft veranderen. De vraag is in welke richting? Om de ontwikkelingsrichting voor de komende jaren te bepalen is dit Masterplan gemaakt. In het Masterplan is een samenhangend pakket van voorstellen weergegeven, die er voor kunnen zorgen dat de veranderingen uiteindelijk leiden tot kwaliteitsprongen waar in de nabije toekomst zowel de Urker als de bezoeker van het voormalig eiland baat bij hebben.

Voor dit Masterplan geldt ook dat er:

- Gestreefd is naar een realistisch plan;
- Een aantrekkende werking van uitgaat (in ieder geval bezoeker langer 'vasthouden');
- Sprake is van een goed functionerende verkeers- en parkeerstructuur;
- Gerekend moet kunnen worden op voldoende politiek, maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak;
- Het plan meerwaarde biedt wat betreft belevingswaarde en verblijfsklimaat.

## Identiteit

De unieke identiteit van Urk is alom bekend. Het oude dorp en de havens tonen veel fysieke sporen van vroeger uit de tijd dat Urk een eiland was in de Zuiderzee. Hoofdreden voor een bezoek aan Urk is voor menigeen dat men veel van die sporen wil zien, zoals de kenmerkende bebouwingstructuur, mensen in klederdracht, een haven vol koters, kortom dingen die men elders niet vindt. Zonder te vervallen in nostalgie bepleit dit Masterplan zuinig te zijn op de dingen die nog resten uit het verleden. Evenmin wordt geschroomd op beeldbepalende locaties bebouwing en bestrating te realiseren die zichtbaar appelleert naar de tijd van toen.

## Gemeenschap

De bewoners op Urk gaan er prat op anders dan anderen te zijn. Wellicht was dat vroeger sterker het geval dan nu. Het moet initiatiefnemers hoe dan ook uitdagen tot de realisatie van projecten die zo goed mogelijk aansluiten bij eigenschappen waar men trots op is zoals; gelovig, sober, stoer, e.d. Op Urk ervaart men sterk het gemeenschapsgevoel (ontmoetingsplekken, rondje haven, brommers, e.d.) en niet zo zeer het "ieder voor zich".



chinesisch restaurant  
"HAI LI" 海立

JOETH-SALDA

HA 24 YL

## Karakter

Door modernisering en individualisering zijn vele voor Urk beeldbepalende indrukken verdwenen. Om vaak zeer moverende redenen maakten kotter, klederdracht, visafslag en kenmerkende architectuur plaats voor dingen die men overal elders in Nederland aantreft zoals; geparkeerde auto's, de bekende winkelketens, bloembakken, afvalverzamelpunten e.d. Urk heeft weinig met nostalgie, maar dreigt daardoor op het oog gewoon en daardoor minder aantrekkelijk te worden. Dit Masterplan beveelt aan om dit proces een halt toe te roepen waar dit ten koste gaat van het unieke karakter van het oude dorp als ruimtelijke eenheid.

## Veranderingen

De doorsnee Urker heeft altijd open gestaan voor veranderingen zolang ze niet in strijd zijn met zijn overtuiging. Veranderingen blijven op Urk afkomen. Soms worden ze opgelegd bijvoorbeeld als gevolg van de aangescherpte milieuwetgeving of in de vorm van beperkingen voor buitendijks bouwen, een nieuwe waterkering e.d. Uiteraard houdt het Masterplan rekening met de randvoorwaarden die daarmee samenhangen.

Andere veranderingen komen door de toegenomen mobiliteit. Urk maakt onderdeel uit van een netwerk van steden en dorpen. Men werkt elders, doet ook elders de boodschappen tenzij het 'eigen' winkelgebied aantrekkelijker is. Dit Masterplan doet voorstellen om de afvloeiing van koopkracht in het Klifweg gebied te keren. Veel veranderingen kennen economische motieven zoals; het verdwijnen van de vissersvloot uit de haven en de daarmee samenhangende functieverandering van panden in het havengebied, waar visserij gelieerde bedrijvigheid plaatsmaakt voor gewone bedrijfsontwikkelingen, winkelruimte en waar mogelijk woonruimte. Ook de openbare ruimte die ooit de dynamiek van de vissershaven opving onderging verandering en ligt er nu enigszins verlaten bij. Genoemde veranderingen leiden tot afname van bezoekenstromen aan Urk en reductie van de tijd die de recreant gemiddeld op Urk wil doorbrengen.

Het Masterplan doet voorstellen om daar verandering in te brengen in de hoop dat zowel overheid als particulier ze overnemen.





## 2. Hoofdentree

De hoofdentree van Oud Urk en het havengebied bezit een lage beeldkwaliteit. De plek wordt gedomineerd door weinig representatieve bebouwing rond een rotonde, zoals de achterzijde van bedrijfspanden, verkeersborden, een garagebedrijf met brandstoffenverkoop punt, kortom elementen die qua verschijningsvorm niets van doen hebben met het unieke karakter van Urk.

Volgde in het verleden op deze eerste indruk een tweede, namelijk die van een interessant havengebied met vele kotters, nu is dat niet meer het geval. Reden om deze beeldbepalende plek gezamenlijk aan te pakken om bezoekers letterlijk aan te trekken en Urk de entree te geven die het voormalige eiland verdient.

Het voorstel is om de garage en het brandstoffen verkooppunt, uiteraard in overleg met betrokkenen, te verplaatsen en op deze locatie een in het oog springend pand te bouwen, bijvoorbeeld een hotel in een architectuur die aansluit bij die van het oude dorp. Langs de Sluisweg is plaats voor tenminste drie kantoorvilla's met 'onder aan de dijk' extra parkeerruimte. In de vorm van een dijk met hekwerk, bepaalt de waterkering het wat rommelige beeld ter plaatse. De visie gericht op herinrichting van de Klifweg gaat ervan uit dat deze dijk deels vervangen wordt door een gemetselde waterkering of keermuur. Het Masterplan stelt een waterkering voor in de vorm van een muur waar ter verfraaiing 'scheepsmasten' op / aan gezet worden. Deze masten met wimpels markeren de nieuwe toegang

naar het havengebied, de 'havenstraat', die direct op de rotonde wordt aangesloten. Het geheel maakt de sfeer van het havengebied al bij de entree voelbaar. (zie onder Klifweg).

Wellicht kan de achterwand van de omvangrijke werfbebouwing uitgevoerd in een lichte kleur dienst doen als 'scherm' waarop de geschiedenis van het oude eiland wordt geprojecteerd.



### 3. Oud Urk en de kustzone

Aan de overgangszone van (ei)land naar vroegere Zuiderzee ontleent Urk een groot deel van zijn identiteit. Kenmerkend is het wasgoed dat wordt uitgehangen met op de achtergrond het weidse water en een horizon.

De locaties waar het contrast tussen land en water het sterkst wordt ervaren behoren tot de meest beeldbepalende van Urk; bij het monument, vanaf de Vuurtorenstraat en langs de Staversekade. Fotogeniek zijn de plekken waar het hoogteverschil goed zichtbaar is. Ook erg aantrekkelijk is het beeld vanaf de strekdam op Urk. Toch treft men daar naar verhouding weinig bezoekers en inwoners van Urk. De Staversekade wordt genoemd als een goede plek voor een markant “strandpaviljoen” met daarbij ruimte voor muziekkuitvoeringen in de openlucht (koren).

Tenslotte verdient het aanbeveling om de strekdam over een grotere lengte voor voetgangers toegankelijk te maken en wordt uitbreiding van het strand in noordelijke richting aanbevolen.



## 4. Oud Urk en de havenzijde

Kenmerkend voor Urk is het contrast tussen de compacte bebouwing van het oude dorp en de openheid door het water. Omdat dit contrast wordt ervaren door zichtlijnen dienen deze zo min mogelijk onderbroken te worden. Het aantal zichtlijnen vanuit het oude dorp naar de havens is beperkt, zeker als ze 'geblokkeerd' worden door geparkeerde auto's.

Aanbevolen wordt om een wat hoger gelegen interessant uitzichtpunt op de havens te maken. Gedacht wordt aan een 'terras' ten zuiden van het museum even ten noorden van en boven de plek waar, in het verre verleden, de oude visafslag met helling zijn plaats had.

Om het winkelgebied aan de Klifweg sterker ruimtelijk te betrekken bij elementen kenmerkend voor Urk, zijn waar mogelijk (nieuwe) zichtlijnen gewenst.



## 5. Het oude dorp

De meeste straten lopen op oud Urk 'oost-west', met als meest opmerkelijke de Raadhuisstraat. Behalve lindebomen bepalen hier van oudsher vooral kleine winkels het beeld. Helaas zijn sommige panden 'vertimmerd' tot dat wat ze nu zijn; snackbar, kroeg of toeristisch winkeltje. Vele zijn vaak onvindbaar achter reclamevlaggen, borden en andere weinig karakteristieke elementen. Meer onderlinge afstemming en oog voor kwaliteit zal een bezoeker van Urk langer binden. Winkels en horecagelegenheden die 'uit hun jas groeien' wordt aangeraden zich te vestigen in het vernieuwde Klifweg gebied. Dat geldt ook voor bedrijven die milieuhinder veroorzaken zoals laden en lossen, geluid en dergelijke. Het is voor de identiteit en de herkenbaarheid van Urk essentieel dat binnen het oude dorp bouwkundig zo min mogelijk aan schaalvergroting wordt gedaan. Een groot probleem in het oude dorp is een structureel parkeer tekort. Van belang is dat er in de nabijheid van de kern zoveel mogelijk parkeerruimte wordt gerealiseerd.

Kenmerkend voor Urk is het aanwezige hoogteverschil. Dat is een bijzondere kwaliteit, die slechts op drie locaties zeer concreet ervaren wordt, namelijk; bij het monument, rondom de vuurtoren en vanuit de haven met uitzicht op het oude dorp. Dit zijn de meest gefotografeerde locaties. Binnen het oude dorp zelf zijn de hoogteverschillen wel merkbaar, men moet klimmen of dalen, maar amper zichtbaar.

Twee locaties verdienen in dit verband extra aandacht te weten; Plein 1890 en omgeving en de plek van de oudste visafslag. Plein 1890 is op dit moment de enige enigszins hooggelegen plek van waaraf men zicht heeft op de haven, ware het niet dat op de Oosthavenkade juist op dat punt een boomgroep staat die het zicht op de haven enigszins belemmert. Het hoogteverschil tussen de Bootstraat en de plek van de oudste visafslag aan de Westhaven neemt men alleen waar via een smal trapje naast de toiletten. Deze bijzondere locatie verdient meer. Aanbevolen wordt om op het dak van de sanitaire voorziening een 'balkon' te realiseren, een fraai uitzichtpunt over de havens en de havenmond. Dit biedt een mooie aanvulling op het uitzicht dat men bij het monument heeft over 'zee'. Op plekken die iets vertellen over het verleden liggen onder andere botters, waar toeristen in plaats kunnen nemen en foto's maken.

Om de oude waterverloop weer in ere te herstellen kan er op de plaats van het huidige benzinstation, waar het water met een duiker aan de oppervlakte onttrokken wordt, bijvoorbeeld een hotel komen. Hierdoor wordt de ervaring met het water weer kenbaar gemaakt.





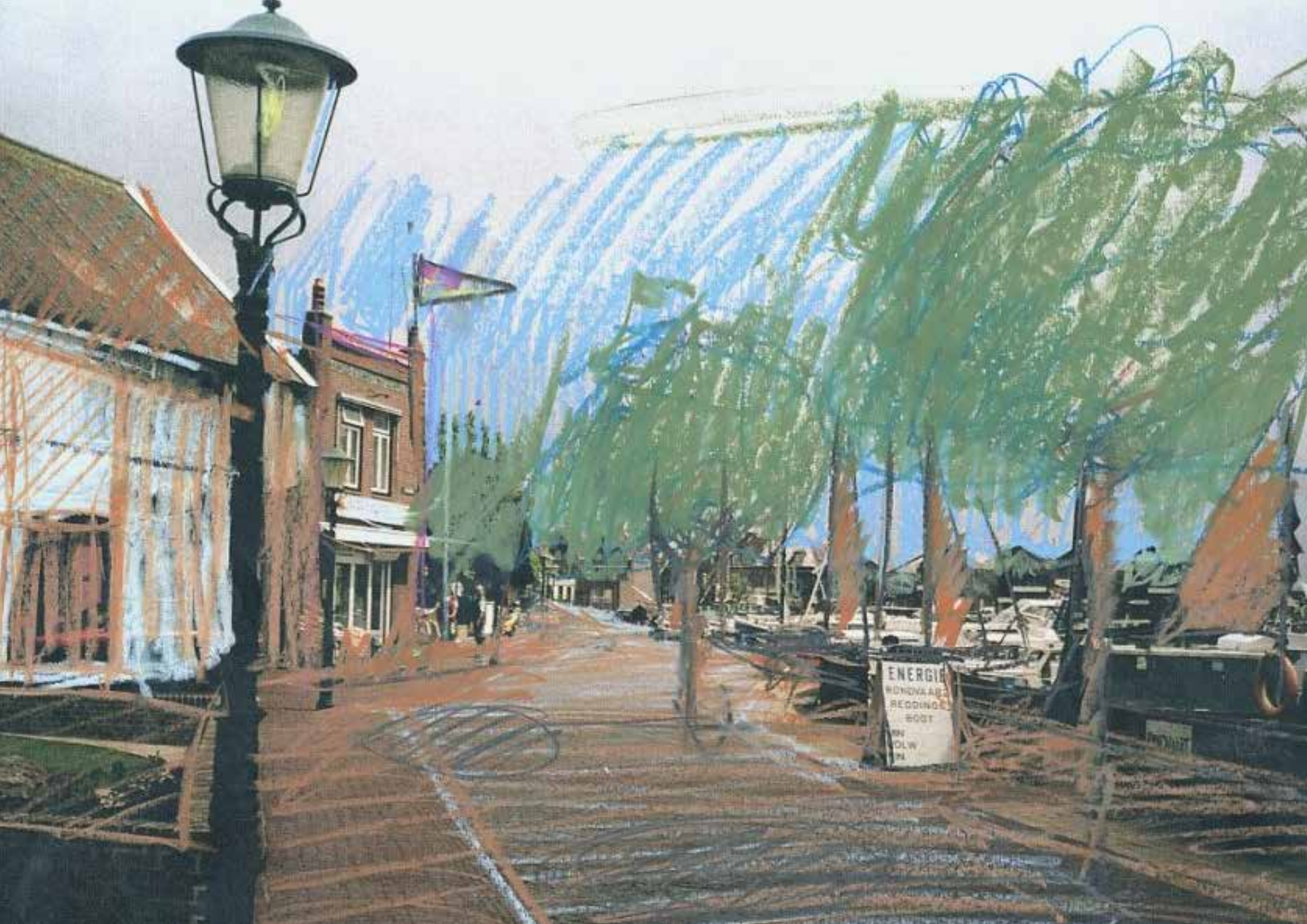
## 6. Oost- en Westhavenkade

Uit niets blijkt dat het hier de oudste kades van Urk betreft. Langs het water waar eens de trotse geschiedenis van de visserij begon staan panden die ook goed in een nieuwbouwwijk hadden kunnen staan. Helaas is de meest historische plek aan het water, die van de oudste visafslag en de sloopshelling, 'begraven' door geparkeerde auto's, toiletten en glas- en vuilnisbakken. Weliswaar allemaal voor de waterrecreant, maar andere bezoekers komen hiervoor niet naar Urk.

Het is van belang dat de Oost- en Westhavenkade (weer) een aantrekkelijke openbare ruimte wordt. Door de vele vernieuwingen van de afgelopen jaren valt nauwelijks naar het verleden te appelleren. Daarom wordt aanbevolen om de kades - op termijn- in te richten als lommerrijke wandelboulevard. Ook het proces van 'privatisering' moet in dit gemeenschappelijk openbaar gebied een halt toegeroepen worden. Daarbij wordt bedoeld op; 'diepe voortuinen', privé muurtjes, eigen straatmeubilair, privé containers en een gebrek aan afstemming wat betreft de terrassen. Het zou voor het beeld een verbetering zijn als een deel van de bestaande bebouwing, met name aan de Westhavenkade, door bouwkundige toevoegingen meer eenheid en identiteit ging uitstralen. De architectuur achter de helling aan de Westhaven mag de andere panden tot voorbeeld zijn. De historische plek van de oudste visafslag verdient ook opwaardering. Daarbij moeten de toiletten en het vuilverzamelpunt tenminste aan het oog onttrokken worden (bijvoorbeeld door een hoge "houten

beschoeiing". Van belang is dat deze, zo laag en centraal gelegen plek via royale trappen gekoppeld wordt aan de hoger gelegen Bootstraat en het plein rondom het oude raadhuis. Met de aanleg van een terras op het dak van de sanitaire voorziening krijgt Urk er een zeer bijzondere locatie bij, een nieuw ontmoetingspunt.





ENERGIE  
WINDVAAR  
REDDING  
BOOT  
IN  
OLW

# 7. Voormalige scheepswerf Metz, plein 1890, handelskade en omgeving

De Oosthavenkade loopt in oostelijke richting dood tot de voormalige scheepswerf Metz. Onderzocht moet worden of een voetpad langs het werfterrein tot de mogelijkheden behoort. Los van mogelijke milieuhinder en de omvangrijke opslag van buizen draagt deze werf op zeer eigen wijze bij aan de beeldkwaliteit van Urk. (schepen op het droge, een grote kraan en de specifieke werkzaamheden). Omdat naast de voormalige buizenopslag ook de bereikbaarheid voor vrachtverkeer een knelpunt vormt en fysiek ruimte voor groei ontbreekt, zal bij toename van het grootschalig werk verplaatsing naar elders aan de orde zijn. Handhaving van deze werf gericht op onderhoud van kleine (historische) schepen heeft de aanbeveling gekregen.

De bebouwing tussen de Handelskade en de Klifweg ontnemt het zicht op de werf en de Oosthaven vanuit de Klifweg. De grote kraan torent weliswaar boven het straatbeeld uit, maar een paar zichtlijnen op enkele (historische) schepen hadden zichtbaar voor meerwaarde kunnen zorgen in het nogal anonieme winkelgebied. Zodra er zich kansen voordoen op meer transparantie moeten die aangegrepen worden. Diverse bedrijfspanden, die gelieerd waren aan het werk in de haven, zijn en zullen van functie veranderen. Iedereen heeft er baat bij dat het 'wonen' op de bovenetages daarbij wordt verstrekt. Voorkomen moet worden dat op de begane grond de bijbehorende bergingen en/of garages ontstaan, omdat zulke bestemmingen een goede inrichting van het openbaar gebied in de weg kunnen staan en zeker geen bijdrage leveren aan de

beeldkwaliteit van Urk. (garagedeuren, gesloten gevels). Gestimuleerd moet worden dat de begane grond etage een voor voetgangers aantrekkelijk beeld bezit. (winkel, kantoor, galerie, e.d.).



## 8. Gebied nieuwe haven e.o.

Bij een bezoek aan het havengebied neem je alles in één oogopslag waar. Vroeger, toen er kotters lagen wat dat geen punt. Er was genoeg te zien waar je als bezoeker voor bleef. Nu is het leeg en heb je het snel gezien. Het advies luidt om te zorgen voor meer functionele en ruimtelijke verscheidenheid in het havengebied. Het Oost- en Westhaven gebied onderscheidt zich nu al ruimtelijke door ligging, inrichting en bijbehorende bebouwing. Bijbehorende kades worden, mede door de bebouwing als aangenaam voetgangersgebied ervaren. Door zorgvuldige situering van de nieuwbouw in het overig havengebied kan de betrekkelijk lege vlakte met kades en havens worden getransformeerd tot verblijfsgebied met meer variatie in openbare ruimtes met bijbehorend ruimtegebruik. Hierdoor wordt bijvoorbeeld niet alleen functioneel maar ook ruimtelijk goed zichtbaar dat de Werkhaven met bijbehorende kades en bebouwing anders is dan bijvoorbeeld de Nieuwe haven en directe omgeving. Hierdoor ontstaan naast de Oost- en Westhavenkade mede als gevolg van de nieuwbouw een geheel ander beeld op de kades langs de Werkhaven en de Nieuwe haven en ontstaan enkele nieuwe ruimtelijk begrensde pleinen met voor voetgangers aangename afmetingen en temidden van de nagenoeg onbebouwde Dormapier. De aanbevolen verscheidenheid zal de bezoeker langer binden omdat de aantrekkelijkheid van het havengebied erdoor vergroot is.

### De openbare ruimte

Op de plek van de voormalige visafslag wordt nieuwbouw voorgesteld. Het is van belang dat de noordgevel(s) daarvan achter de voormalige gevelrooilijn worden opgetrokken. De gevels dienen daarbij georiënteerd te worden op openbaar gebied. De begane grond functie moeten een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van het openbaar gebied / sociale veiligheid. De openbare ruimte, gemakshalve het 'nieuwe havenplein' genoemd, kan zowel functioneel als ruimtelijk hét knooppunt worden van (voetgangers)routes vanuit alle richtingen. Deze plek, nu al als ontmoetingsplaats in gebruik, kan voor de voetgangers extra kwaliteiten krijgen als die op bijzonder wijze wordt ingericht. Daarbij moet gedacht worden dat de bezoeker van deze plek onder ander zicht heeft op: het Oude dorp, de kleine werf, de Dormakade en de Klifkade. Aan de westzijde bevindt zich de formele ingang van de 'publieksfuncties' binnen het nieuwe bouwproject. Hier moet een enigszins besloten plein ontstaan georiënteerd op Oud Urk met muziekpaviljoen (openlucht optredens, koren e.d.). De oost- en zuidgevel(s) van het nieuwe project markeren de bestaande kades, die overal voor publiek toegankelijk moet blijven en autoluw zijn.

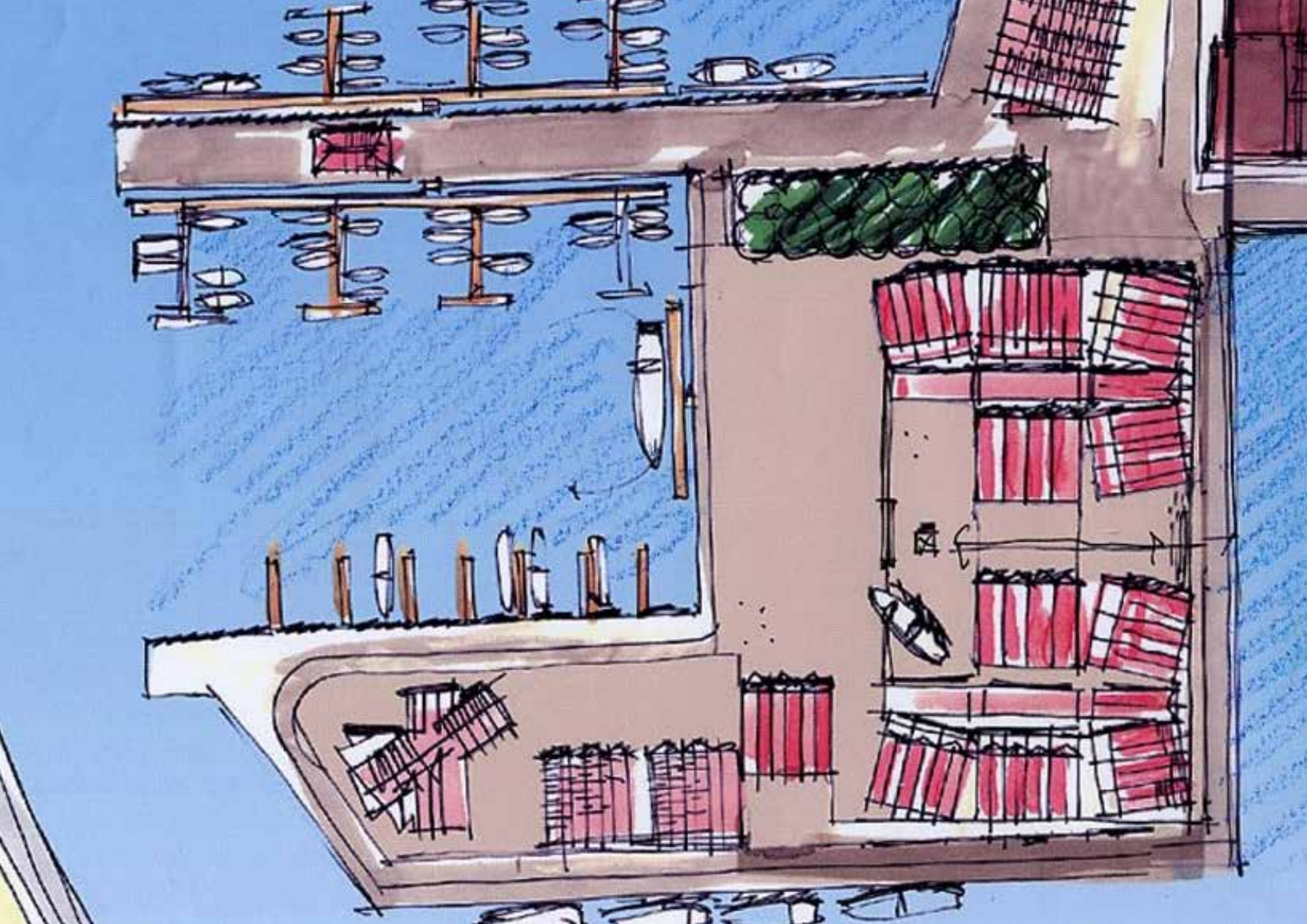
### De functies

De voormalige visafslag maakt plaats voor een grotere bouwmassa in drie tot vijf lagen, met daaronder

een parkeervoorziening in één laag. Deze moet uitnodigend zijn en een optimale inrichting bezitten. De parkeervoorziening moet toegankelijk zijn voor bewoners, bezoekers en recreanten. Hoe meer plaatsen, hoe minder auto's er komen te staan in de krappe openbare ruimten van Oud Urk. De in- en uitgang van de parkeervoorziening liggen in het noordelijke deel van het project omdat daar het autoverkeer komt en gaat.

### De bebouwing

Op de begane grond moeten zoveel mogelijk functies worden gerealiseerd met een aantrekkelijke uitstraling voor passanten op de kaders. Het geheel moet een sterke verticale gevelbekleding bezitten, die maakt dat het bouwplan niet massaal overkomt maar eerder het beeld oproept van geschakelde panden, die qua architectuur enigszins aansluit bij de bebouwing aan de Burg. Schipperkade. Alle gevels georiënteerd op Klifweg, Werkhaven en Nieuwe haven zijn representatief, en bevatten veel ramen, erkers e.d.. Stedenbouwkundig is het gewenst dat het project aan de oost- en zuidzijde ook 'grondgebonden' geschakelde panden bevat. Deze zullen als Urker 'Havenpanden' de kades markeren (levendig, sociaal veilig e.d.). De noordgevel(s) van het project moeten qua schaal, maat en detaillering extra aandacht krijgen vanwege de beeldbepalende positie in de as van de Klifweg.



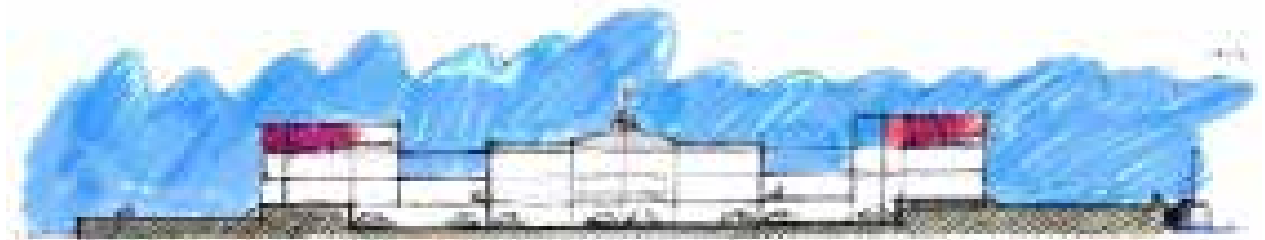
# 9. Stedenbouwkundige randvoorwaarden en richtlijnen voor de nieuwe bebouwing

## Parkeren

- Zo min mogelijk parkeren op maaiveld (moeilijk beheer, lege vlakte bij weinig gebruik, beeld parkeerterrein beheerst havengebied);
- Zoveel mogelijk parkeren in voorziening (onder maaiveld, ingang/uitgang aan Klifweg/kade, parkeerplaatsen, ook t.b.v. bootrecreanten, wegnemen parkeerdruk in oude dorp);
- Bebouwing op parkeervoorziening in stramien die gunstig is voor indeling;
- Als parkeervoorziening als 'dek' wordt uitgevoerd (circa 1,50 m onder maaiveld) dan ontstaat verhoogd voetgangersgebied (uitzicht over dijk naar IJsselmeer, 'droog' plateau, toegangen reguleren via trappen/hellingen);
- Glazen lift, in /uitgang op strategische plek in openbaar gebied;
- Parkeervoorziening moet goed verlicht- en afsluitbaar zijn;
- Expositieruimten, educatieve ruimten, zaalruimten e.d.:
- Winkelunits zijn niet gewenst (leidt tot leegstand elders, winkels bij voorkeur in Klifweg en Klifkade gebied);
- VVV, exploitant en andere publiekaantrekkende functies op strategische locatie(s) (entree, aanlegplaats ferry e.d.);
- Ruimten voor publiekaantrekkende functies moeten flexibel invulbaar zijn (variërend van één aaneengesloten functie tot enkele wel of niet aan een te sluiten units); inpandige ruimten moeten voldoende daglicht

ontvangen (zalen e.d.);

- Maximaal oppervlak circa 2 x 1100 m<sup>2</sup> b.v.o op 'begane grond' eventueel samen te voegen en circa 2 x 400 m<sup>2</sup> b.v.o. voor kantoren op 'etage' en circa 700 m<sup>2</sup> b.v.o. voor zalen op 'etage'.







# 10. Klifweg en omgeving

Ruimtelijk mist het Klifweggebied de aantrekkelijkheid die winkelend publiek aantrekt en bindt. Als oorzaken worden genoemd; eenzijdig winkelen, de huidige wegprofielen afgestemd op vrachtverkeer, op beeldbepalende locaties bevoorradingshoven, matig onderhouden winkelpanden, dichtgeplakte etalageruiten e.d.

Menig inwoner van Urk bezoekt liever elders een ander winkelgebied. Om dat proces te keren worden een aantal ingrijpende veranderingen voorgesteld, die uiteraard alleen in fasen en in goed overleg met betrokkenen kunnen plaatsvinden. Om als winkelcentrum optimaal te kunnen functioneren dient het autoverkeer van en naar het havengebied geen gebruik meer te maken van de Klifweg. Voorgesteld wordt een nieuwe weg aan te leggen van de rotonde naar het havengebied, gemakshalve 'havenstraat' genoemd. Beoogd tracé loopt tussen de gebouwen aan de Klifweg en de bedrijfspanden aan de Klifkade door. Dit betekent de sloop van een beperkte hoeveelheid bedrijfsruimte. Wordt de havenstraat over een zo groot mogelijke lengte gerealiseerd, dan zullen de panden Klifweg 14, 8 en 4 gesloopt moeten worden uiteraard met medewerking van de direct betrokkenen. Een tussenstap levert de oplossing als de havenstraat (nog) niet rechtdoor doorloopt, maar wordt aangesloten op de Klifkade.

Het voorstel is om aan de zuidzijde van de 'havenstraat' een muur op te trekken, die enerzijds dienst doet als waterkering en anderzijds de achterkant van de bedrijfspanden aan het oog onttrekt. Gedacht wordt aan een maritieme muur waaraan masten met wimpels bevestigd worden. Aan de noordzijde van de 'havenstraat' zouden de gebouwen langs de Klifweg (op termijn) plaats moeten maken voor 6 a 7 twee aan twee geschakelde winkels (totaal maximaal 1500 m<sup>2</sup> b.v.o.) met royale bovenwoningen (maximaal 14). Door de grote openingen tussen deze panden zal men vanaf de 'havenstraat' volop zicht hebben op de geheel vernieuwde Klifweg.

Deze weg is van oost naar west ingericht als aantrekkelijk winkelplein met boombeplanting waarop men volop kan parkeren. De nieuwe winkels tussen de havenstraat en de Klifweg moeten nadrukkelijk op het nieuwe plein georiënteerd zijn, waardoor tweezijdig winkelen aan de Klifweg of het 'klifplein' mogelijk wordt. Om een bijdrage te leveren aan de beoogde kwaliteitsprong is het gewenst dat de eigenaren en ondernemers van diverse bestaande panden de uitstraling van hun onroerend goed verbeteren. Gestimuleerd wordt dat boven de winkels (weer) wordt gewoond. Dit wonen is aangenamer dan in het verleden, door het ontbreken van verkeerslawaaï in de Klifweg en een verbeterd uitzicht vanuit de woningen. Verkeerskundig leent dit deel van de Klifweg zich goed voor de ter verplaatsen supermarkt. Stedenbouwkundig dienen aan de architectuur van het gebouw op dit cruciale punt hoge eisen gesteld worden.



# 11. Klifkade en omgeving

Het oostelijk deel van de Klifkade wordt regelmatig geheel in beslag genomen ten behoeve van de uitvoering van bedrijfsmatige werkzaamheden door diverse bedrijven, onder andere omdat ze geen ruimte hebben op eigen terrein. Aangezien de weg openbaar toegankelijk is kunnen hier verkeersonveilige situaties ontstaan, waar dit plan een oplossing voor moet bieden. Het voorstel is om het oostelijk deel van de Klifkade geheel in gebruik te geven aan betreffende bedrijven, onder voorwaarde dat een alternatieve route kan ontstaan tussen de rotonde en het westelijk gedeelte van de Klifkade. (zie klifweg).



# 12. De havens

## Oost- en Westhaven

De Oost- en Westhaven zijn primair bedoeld voor de recreatievaart, uitgezonderd schepen van en naar voormalige scheepswerf Metz. Het accent ligt daarbij op de kleinere schepen, die niet meer direct aan de kade worden aangelegd, maar aan een steiger. Deze is op een beperkt aantal plekken toegankelijk voor betreffende recreanten. De entrees worden mogelijk gecombineerd met voorzieningen voor de recreant. Langs de West- en Oosthavenkade liggen de schepen dwars op de steiger, langs de Staversekade en Dormakade staan de steigers dwars op de kades, waarbij rekening gehouden is met de doorvaart voor grote schepen. Aanbevolen wordt om de kleine historische schepen te situeren op de beeldbepalende locaties langs de Oost- en Westhavenkade. Met name op plekken waar veel mensen zitten, bijvoorbeeld in de nabijheid van terrassen, het zal de bezoeker trekken en langer vasthouden. Om de waterrecreant langer aan Urk te binden is meer luxe nodig dan de huidige sanitaire voorzieningen. Daarom wordt centraal in het havengebied een 'havenpaviljoen' voorgesteld om te realiseren op de Dormakade. Dit moet een architectonisch hoogwaardig object worden.

## Nieuwe haven

De Nieuwe haven is bedoeld voor beroeps- en grote recreatievaart. De recreatievaart meert primair af aan de zuidzijde van de Dormakade, terwijl de beroepsvaart de zuidzijde van de haven blijft gebruiken. In het oostelijk deel van de Nieuwe haven komen schepen die kortstondig meren (ferry, rondvaart e.d.) Dit is de meest strategische locatie ten opzichte van de functies en voorzieningen aan de Burg. Schipperkade.

## Werkhaven

Deze visie gaat ervan uit dat in de werkhaven primair gewerkt wordt langs het oostelijk gedeelte van de Klifkade en voor de grote werf ter hoogte van Balk. Het is van belang dat de condities waaronder gewerkt optimaal worden. Om die reden wordt het oostelijk deel van de Klifkade uitsluitend in gebruik gegeven en wordt een pier gerealiseerd die betreffend deel van de werkhaven duidelijk afbakent. Aan de oostzijde van deze pier kunnen alle werkzaamheden verricht worden waar nu formeel de ruimte voor ontbreekt voor zover bijbehorende milieuhinder niet op gespannen voet staan met nieuwe ontwikkelingen elders. Schepen die een paar dagen op werkzaamheden moeten wachten leggen aan langs de kades ten zuiden van 't Achterhuis" of kunnen in noodgevallen de westzijde van de pier gebruiken. De breedte van de pier is over grote lengte ca 30 meter. De pier wordt in principe uitsluitend aangesloten op

het oostelijk deel van de Klifkade en is daardoor uitsluitend toegankelijk ten behoeve van de havenwerkzaamheden. De pier biedt ruimte voor bedrijfsbebouwing, mede ter compensatie van de verdwenen vierkante meters bedrijfsvloeroppervlakte als gevolg van de aanleg van de "havenstraat". De exacte locatie van de pier en daarmee de oppervlakte van het werkgebied zal in overleg met direct betrokken partijen bepaald worden. Ook de inrichting van de pier komt in dat verband aan de orde. Wellicht kan de pier ook plaats bieden aan de olieboot mits bijbehorende milieucontouren niet in strijd zijn met de beoogde ontwikkelingen in de omgeving.

