



Het ontstaan van het Waterfront

Hoe Harderwijk zich weer naar het water keerde

Govert van der Boom

een uitgave van Historische Vereniging Harderewich

Inhoudsopgave

Een meeslepende geschiedenis	3
Inleiding	5
Het Waterfront in een notendop	6
De voorgeschiedenis	9
Waterfront: het begin	11
De 'Natte as': de verbindende schakel	14
Intussen in Harderwijk	18
'De Boulevaart erin!'	22
Ontwikkelingsvisie	24
Steun van de provincie	27
Het masterplan Waterfront	30
De Hardersluis verdwijnt	35
De natuur in de knel	39
Een politiek offer	42
Versobering van plannen	45
Industrieterrein Haven	47
In zee met het consortium	51
De gemeente als projectontwikkelaar	56
Harderwiekse woningbouw	59
Van droombeeld naar dronebeeld	61

'Het ontstaan van het Waterfront' is een
speciale uitgave van Historische Vereniging Herderewich

ISSN-nummer: 0926 - 2385

Op de omslag:

Beeld van het Waterfront anno 2021. Foto: Ton van der Gaag

Een meeslepende geschiedenis...

Het Waterfront is een verhaal van superlatieven. Het is de meest ingewikkelde operatie waar het gemeentebestuur van Harderwijk ooit mee te maken kreeg. Het is ook de grootste klus waarmee het bestuur is geconfronteerd. En het is zonder twijfel het duurste project waar deze gemeente zijn tanden in heeft gezet: ruw geschat heeft vijftwintig jaar Waterfront een half miljard euro gekost.

Ook voor de auteur was dit een grote klus. Toen Govert van der Boom twee jaar geleden aankondigde een artikel te willen schrijven over vijftwintig jaar Waterfront was het bestuur van Herderewich direct enthousiast. Want het Waterfront is een project dat elke Harderwijker raakt. Bijna iedereen wandelt wel eens over de vernieuwde Strandboulevard. Heel veel inwoners genieten dan van de bootjes in de nieuwe Stadshaven. Veel Harderwikers hebben al eens een drankje genuttigd op het Strandeiland, terwijl het zand hun tussen hun tenen kietelde. En wat te denken van al die mensen die zijn verhuisd naar het Noorder- en Zuidereiland? Of dat van plan waren te doen. Voor diegenen die het niet gelukt is: ze kunnen wandelend door het Waterfront of relaxend op een van de Boulevard-terrassen genieten van datgene dat er in 25 jaar tot stand is gebracht.

Tijdens het hele proces zat auteur Govert van der Boom in het oog van de storm. Hij was ruim dertig jaar hoofd voorlichting van de gemeente Harderwijk en direct betrokken bij de ontwikkelingen rond het Waterfront en alle inspraak en communicatie daaromheen. Van der Boom neemt de lezer stap voor stap mee in het proces wat tot het resultaat anno 2021 heeft geleid. Want er moest wat gebeuren!

Bestuurders konden destijds wel roepen: weg met dat autoblik daar bij het Dolfinarium! Maar die auto's moesten wel ergens heen. Diezelfde bestuurders konden roepen: dat verouderde industrieterrein midden in de stad: saneren die hap! Maar ook die bedrijven moesten ergens naartoe. Van der Boom maakt duidelijk dat alle elementen die het



EINDPLAATJE - De realisering van het Waterfront vordert, zoals goed is te zien. Ook mooi in beeld de vernieuwde N302 en de nieuwe jachthaven De Knar. Alle elementen komen hier bij elkaar. Het is nog niet af, maar goed te zien is hoe het eindplaatje er straks gaat uitzien. (Foto: Bram van de Biezen)

Waterfront maken tot wat het is, met elkaar verknoopt zijn. Het een kan niet zonder het ander.

In het begin was er veel scepsis over de plannen. Het was allemaal wel heel ambitieus. En het duurde ook lang voor er echt resultaten zichtbaar waren, dus dat wantrouwen is begrijpelijk. Maar wie dit verhaal leest en nog eens herleest snapt hoe lastig de besluitvorming was en hoeveel hobbels er genomen moesten worden. Aan het einde van de rit rest bewondering. Bewondering voor wat er tot nu toe al tot stand is gebracht.

Want het Waterfront is iets waar Harderwijk trots op mag zijn. En het mooie is: wij als inwoners gaan hier nog heel veel jaren van genieten!

Namens het bestuur van Harderwijk,
Jan Ruijne

Inleiding

Het aanzien van Harderwijk is het afgelopen decennium ingrijpend veranderd. We kunnen gerust spreken van een ommekeer. Ook in letterlijke zin: dankzij het Waterfront-project staat de stad nu weer voluit met zijn gezicht naar 'zee' gekeerd. Harderwijk profiteert opnieuw volop van de aantrekkelijkheid van het water, zijn unique selling point.

Die directe band met het water was de voormalige Hanze- en vissersstad vooral na de oorlog goeddeels kwijtgeraakt. Er gaapte een brede groene kloof tussen de stad en het water. Een groot deel van de oeverlijn voor de Boulevard werd in de vijftiger jaren bovendien verpacht aan toeristenbedrijven en de brede grasvelden voor de stadmuur, de Wellen, raakten overspoeld door een zee van 'blik'. Weg was het vrije zicht op het water waaraan Harderwijk zijn ontstaan en bloei had te danken.

Het project 'Waterfront Harderwijk' heeft hierin drastisch verbetering gebracht. Een megaproject, het leek zelfs aanvankelijk voor de stad een maatje te groot. Het werd dan ook een lange, lange weg met grote risico's die raad en college aandurfd. En een zaak van lange adem.

De verwezenlijking ging niet bepaald over rozen. Wat veel Harderwijkers zich nu al niet meer realiseren: de basis voor deze complexe stadsvernieuwing werd alweer 25 jaar geleden gelegd.

ATTRACTIE - De waterkant van Harderwijk is totaal veranderd. Op de plaats van de vroegere parkeerterreinen rond het Dolfinarium ligt nu de attractieve Stadshaven. Twee ophaalbruggen verbinden de Binnenstad met het Dolfinarium, dat nu op een eiland ligt. Een omgeving waar bezoekers en ook Harderwijkers zelf naar hartenlust flaneren. Verdwenen zijn de goedkope kiosken, de eeuwenoude stadsmuur komt veel beter tot zijn recht. (Foto: Bram van de Biezen)



Het Waterfront in een notendop

Het begrip 'Waterfront Harderwijk' werd gemunt in 1995. In december van dat jaar verscheen de Ontwikkelingsvisie Waterfront Harderwijk, vol torenhoge ambities. Heel snel daarna, in januari 1996, stemde de raad er unaniem mee in. De gemeente had twee majeuze ontwikkelingen voor ogen. De ene, en in feite ook een randvoorwaarde, was de vervanging van de Hardersluis in de N302 naar Flevoland door een combinatie van een aquaduct en een brug. Die eerste droom werd opvallend vlot werkelijkheid. Reeds 7 jaar later, in 2003, kon de nieuwe Hardersluistraverse in gebruik worden genomen en de oude sluis gesloopt.

De realisering van het tweede oogmerk echter, het eigenlijke Waterfront-project, zou een aanloop vergen van niet minder dan 15 jaar. Pas in 2011 ging ergens een eerste spa in de grond. En ook toen nog niet eens in wat men doorgaans als het Waterfront beschouwt. De start was ver buiten ons stedelijk blikveld, namelijk helemaal aan de noordkant van de Lorentzhaven in het Veluwemeer. Maar een belangrijke stap was het wel, zonder de aanleg van dat nieuwe industrieterrein had het verdere Waterfront nooit van de grond kunnen komen...

'Waterfront Harderwijk' omvat dus ook meer dan de gelijknamige woonwijk en de Boulevard. Kort samengevat heeft het Waterfront-project de stad een 11 kilometer lange nieuwe kustlijn gebracht met nieuwe ruimte voor wonen, werken, recreëren en natuur. Geschatte investeringen: minimaal 500 miljoen euro. En af is het Waterfront voorlopig niet. De realisering van 'Fase 3', het gebied aan de zijde van de Burgemeester De Meesterstraat, gaat nog wel een paar jaar duren.

De voorgeschiedenis

Dit verhaal gaat terug naar het allereerste begin. Het neemt ons mee in 25 jaar recente stadshistorie. Nu al geboekstaafd omdat we sommige aspecten alweer dreigen te vergeten. Vergeten bijvoorbeeld is de jarenlange scepsis onder de Harderwijkers ('Het Waterfront is alleen maar voor rijke Randstedelingen'). Vergeten is dat het allemaal begon met het probleem van het toeristisch parkeren. En ook in het vergeetboek beland: dit project kostte een wethouder zijn positie, voor het eerst in de geschiedenis van Harderwijk.

We doen een ferme stap terug in de stadsgeschiedenis. Het is 1932. Doordat de Afsluitdijk is voltooid, verliest Harderwijk zijn open verbinding met de Noordzee en zijn zilte, nautische karakter. De afsluiting maakt van de Zuiderzee een binnenmeer. Veel overige beroering is er in Harderwijk ook niet. Op de Wellen buiten de stadsmuur, de kwelders die in de loop der eeuwen door eb en vloed zijn aangegroeid, graast wat vee van stadsboeren en netten hangen er te drogen. Ter hoogte van de Plantage staat eenzaam en verweesd een badhuisje. Dat is het zo'n beetje wat de waterkant betreft; de stad staat met zijn rug naar het water, beschermt door de stadsmuur.

RUST EN RUIMTE – Een eeuw geleden was er nog helemaal geen (Strand)boulevard. Alleen langs de stadsmuur het Grindpad, zoals de ansichtkaart (inzet) het weggetje aanduidde. Linksboven het lichtbakken dat ook nu nog bovenop de Vischpoort prijkt. Let vooral ook op de onbestemde groenzone tussen Zuiderzee en oude binnenstad. Hier gebeurt niets.
(Fotoarchief Stadsmuseum)



Waterfront: *het begin*

Meer levendigheid is al wel aan de noordzijde van de stad ontstaan sinds daar de stadsgracht in de twintiger jaren van de vorige eeuw, onder druk van raadslid en ondernemer Eibert den Herder, is uitgebouwd tot een echte haven. Een lange strekdam moet verzanding tegengaan. De vissersvloot heeft er een plek, de visafslag staat er, de Holland-Veluwelijn legt er aan en vrachtschepen bevoorraden de asbest-industrie. Voor levendigheid moet je hier zijn.

Vanaf 1955 ontwikkelt zich, niet ver van de Kiekmure, nieuwe bedrijvigheid: een bassin met zeerobben dat binnen tien jaar zal uitgroeien tot het Dolfinarium. Nu het gemeentebestuur de zegeningen van het toerisme ontdekt (maar liever niet op zondag...), verpacht het een flink deel van de kuststrook voor de Boulevard aan het Dolfinarium en speeltuin Veluwestrand. Met alle nadelen van dien: om als Harderwijker naar het strand te kunnen gaan, moet je een kaartje kopen of in latere jaren uitwijken naar het Flevostrand, over de Hardersluis rechts.

De droogmaking van de Flevopolders in het IJsselmeer tegenover Harderwijk begint in 1950 met de aanleg van de Knardijk, aan de noordrand van Harderwijk, en een vluchthaven voor de inpolderingsvloot: de Lelyhaven. Deze dam richting het geprojecteerde Lelystad vormt de navelstreng voor de geboorte van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland. De Zuiderzeewerken vormen een toeristische attractie op zich. "Bezoekt de miljoenenwerken van Europa!", staat op het grote bord waarmee Den Herder klanten voor zijn rondvaarten werft. Een schrale compensatie voor wat Harderwijk kwijtraakt. De open 'zee' wordt ingeruild voor twee 'randmeren'. Het Wolderwijd en het Veluwemeer hebben elk een eigen waterpeil, gescheiden door de Hardersluis anno 1954. Harderwijk ligt niet langer aan de Zuiderzee maar aan het Wolderwijd en, meer aan het oog onttrokken, het Veluwemeer.

Het begrip 'Waterfront Harderwijk' valt voor het eerst in 1995. De stedenbouwkundige ontwerpers op het stadhuis doelen daarmee in eerste aanleg op ideeën voor een paar honderd meter kustlijn ter weerszijden van de nieuwe dijk naar Flevoland. In de loop der jaren verbreedt de aandacht zich naar een groter gebied. Uiteindelijk zal het Waterfront het grootste en duurste project worden in acht eeuwen stadsgeschiedenis. De invloed strekt zich dan uit van Horst-Noord in het zuiden tot aan de Hierdense Beek in het noorden, zo'n 11 kilometer oeverlijn.

De realisering van het Waterfront doet denken aan een domino-effect: één onderdeelje dat omgaat haalt ook de rest onderuit. Maar het kan niet anders, veel omtrekkende bewegingen blijken voorwaarden om te kunnen komen tot de kern. Die kern is de verplaatsing van het omvangrijke Dolfinarium-parkeren, gevolgd door verbetering van het Boulevardgebied en de bouw van woningen op het verouderde, ernstig vervuilde bedrijventerrein naast de Vissershaven. Om daar bij de molen ooit woningbouw te kunnen realiseren zal bijvoorbeeld eerst een vervangend bedrijventerrein moeten worden opgespoten. De enige geschikte plaats is bij de Lorentzhaven, een kilometer noordelijker. Maar dat blijkt weer niet te kunnen zonder eerst natuurwaarden langs de Hierdense kust veilig te stellen. Dermate complex grijpt alles in elkaar. Het grote overloopparkerterrein, dat de feitelijke aanleiding vormde tot Waterfront Harderwijk, wordt pas gerealiseerd in de zomer van 2020, dus 25 jaar later. Als allerlaatste deelproject...

Bij dit alles vraag je je af: hoe heeft Harderwijk het ooit allemaal aangedurfd? Waar kwamen die politieke moed en volharding vandaan?



ZEE VAN BLIK – in de jaren zestig offerde Harderwijk de relatie met het water op aan het sterk groeiende autotoerisme. Bij zomerse regens veranderde de parkeerterreinen in een modderpoel. Het schijnt dat burgemeester Johan de Groot kort na zijn aantreden, bij de eerste aanblik van deze boulevard, resoluut zei: ‘Dit moet anders, dit moet beter.’ De ingrijpende herinrichting in 1983, met verharde parkeerterreinen en een wandelpromenade, werd groots en met landelijke publiciteit gevierd: de eerste Aaltjesdag. (Fotoarchief Stadsmuseum}

RECHTER PAGINA:

ZOOITJE - Flaneren over de Strandboulevard, begin jaren zeventig. Maar hoezo ‘Strandboulevard’? Het strand was vanaf deze plek niet eens te zien. En flaneren? Tsja, slenteren langs lelijke kiosken voor een zootje paling of toeristische prullaria voor thuis roept niet echt het beeld op van Saint Tropez of Nice. Bovendien ontnamen de houten kotjes het zicht op de stadsmuur. Terwijl dat nou juist één van de charmes is van een oud Zuiderzeestadje. (Alle foto’s op deze pagina: Fotoarchief Stadsmuseum}



De 'Natte As', de verbindende schakel

Voor de aanloop naar Waterfront Harderwijk moeten we terug naar 1989. In dat jaar gaan de dienst Zuiderzeewerken en de Rijksdienst IJsselmeerpolders op in de directie Flevoland van Rijkswaterstaat. De nieuwe dienst trekt de begrenzing van zijn beheersgebied op honderd meter van het 'oude land'. Op het kilometers brede Wolderwijd echter wordt de vaargeul als grens aangewezen. Totaal onverwacht ziet de gemeente Harderwijk zijn grondgebied vergroot met honderden hectares open water. Dit vraagt om planologische bezinning.

De meest betrokken wethouders in die tijd, Kees Kooijman van Harderwijk en Harm Gerssen van Zeewolde, en ambtenaren van beide gemeenten gaan in 1995 de uitdaging aan. De twee gemeenten zien kansen voor één aaneengesloten eldorado voor watersporters. Ze formuleren twee bijna utopische ambities: de hinderlijke Hardersluis tussen het Wolderwijd en het Veluwemeer verwijderen en daarmee het waterpeil in beide randmeren gelijk trekken. De bestuurders willen het gebied dat daardoor ontstaat ontwikkelen tot een aantrekkelijk en samenhangend vaargebied van de Nijkerkersluis tot de brug bij Elburg, met meer natuurbeleving, een paar eilandjes en meer aanlegplaatsen. In de wandeling gaat het de "Natte As" heten, een trits 'groene' elementen dwars op de nieuwe Hardersluistraverse. Deze ambities leggen zij neer in de 'Intergemeentelijke structuurschets Wolderwijd' die in 1995 verschijnt.

Is hun visie realistisch, of zal het bij een visioen blijven? Want opdoeken van de Hardersluis is nogal een ingreep. Het vergt een structurele en kostbare investering in zowel weg- als waterbouw, domeinen waarover rijksinstanties de scepter zwaaien. De Hardersluis weghalen zou wel veel oplossen. Hij vormt een bottleneck voor zowel de watersport als voor het wegverkeer op de N302 naar Flevoland. Files voor de sluis zijn vooral in

het zomerseizoen een bekend verschijnsel. De sluis verwerkt jaarlijks ruim dertigduizend schepen. Verreweg de meeste zijn pleziervaartuigen, in het vaarseizoen onderweg tussen westelijk Nederland en de Friese meren. De Randmeren moeten zelf een eigen aantrekkelijkheid opbouwen als volwaardig vaargebied, vinden de gemeentebesturen van Harderwijk en Zeewolde.

Vervanging van de sluis door een hoge brug of een tunnel biedt ook een oplossing voor het andere knelpunt: het almaar toenemende wegverkeer. Sinds de openstelling van de Houtribdijk tussen



SLUIS-DER-ZUCHTEN - Een heel normaal beeld in de jaren voor de eeuwwisseling: files voor de Hardersluis, zowel op de weg als te water. Vooral op drukke zomerdagen was de sluis een obstakel. Veel bootverkeer door de sluis blokkeerde het wegverkeer. Vaak stapten de automobilisten uit hun voertuig: even een luchtje scheppen, want het kan nog wel even duren voor het verkeer weer in beweging komt. In 1984 werd dat met een tweede ophaalbrug voorlopig opgelost. In dat jaar verwerkte dit knooppunt al 36.000 boten per jaar en dagelijks over de tienduizend auto's. (Fotoarchief Stads museum)



GESCHUTTER - Bootjes liggen dicht opeen in de Hardersluis. Voor veel dagjesmensen was het gehannes van onervaren schippers een attractie op zich. Gewapend met kampeerstoeltjes en koelboxen zaten ze urenlang te genieten van royale porties leedvermaak. (Fotoarchief Stadsmuseum)

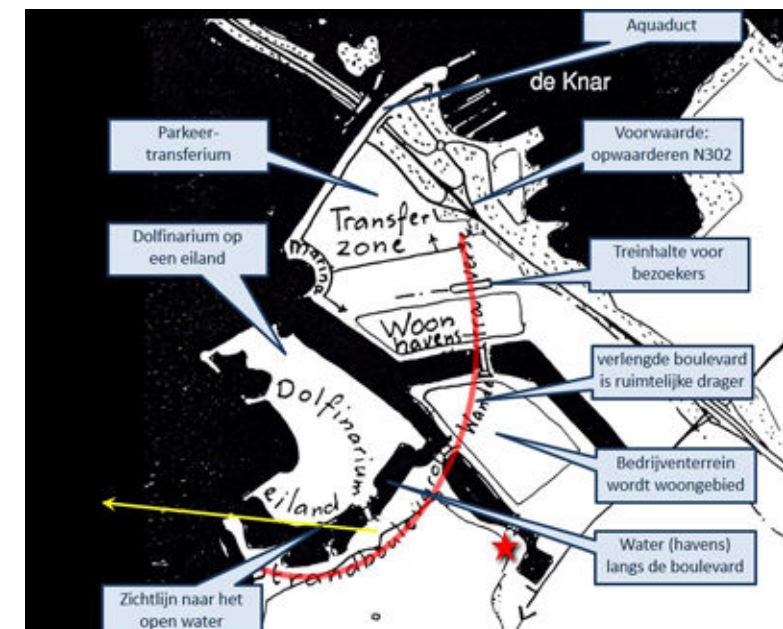
Lelystad en Enkhuizen vormt de Hardersluistraverse een belangrijke schakel in de verkeersader tussen oost- en noordwest-Nederland, die echter door de sluis behoorlijk wordt gehinderd.

Zulke ingrijpende en kostbare veranderingen doorvoeren vereist goede relaties met Rijkswaterstaat en het nodige lobbywerk. De Structuurschets Wolderwijd vormt een mooie insteek. Alle stakeholders ontvangen een kleurige brochure, met op de voorpagina de burgemeesters Geke Faber van Zeewolde en Johan de Groot van Harderwijk, waarin de wensen overtuigend staan verwoord.

Op uitnodiging van Harderwijk zitten op 9 november 1995 alle relevante partners aan tafel, inclusief de provincies Gelderland en Flevoland en Rijkswaterstaat. De agenda vermeldt onder meer *'het gebeuren rondom het dolfinarium en de mogelijk komende veranderingen aan het waterfront (zonder hoofdletter – GvdB) van Harderwijk'*.

Het overleg verloopt in constructieve sfeer en brengt de concretisering van de ambities in een stroomversnelling. De

verkeersknelpunten worden door alle partijen herkend en erkend. Het getij zit mee. De Provincie Flevoland heeft kort tevoren uit het Europees Ontwikkelingsfonds een bijdrage van 400 miljoen gulden ontvangen, Gelderland wil tien miljoen bijdragen en op Rijkswaterstaat rust nog altijd de verplichting de als tijdelijk bedoelde Knardijk weg te ruimen. De tijd is rijp om de ideeën verder uit te werken. Dat wordt het aandeel van Harderwijk in dit project. Ideeën die Harderwijk voor zijn eigen grondgebied in en aan het water zelf al een tijdje aan het uitbreiden was.



Het plan voor een nieuw Waterfront was er niet in één keer, het is een plan dat zich gaandeweg heeft ontwikkeld. Op deze vroege schets uit 1995/1996 is te zien dat het parkeerblik op de Strandboulevard is verdwenen en het Dolfinarium op een eiland is komen te liggen. Maar van wooneilanden is nog geen sprake. In dat gebied staat nu nog een transferium gepland. Ook de plek van jachthaven De Knar is het vermelden waard: aan de andere kant van de N302, met uitzicht op het Veluwemeer.

Intussen in Harderwijk

Al twee jaar eerder namelijk, in 1993, hebben de stedenbouwkundigen Hans Droog en Bert Brands een eerste vertrouwelijke, zeer ambitieuze opzet gemaakt voor een Boulevard zonder parkeerterreinen. Hun schets toont een insteechaven die loopt vanaf het Surfcentrum 'tot voor de Vischpoort'. Geleidelijk hebben zij hun verkenningen verder doorontwikkeld en de passantenhaven denkbeeldig doorgetrokken tot de Vissershaven. Zo komt het Dolfinarium als het ware op een eiland te liggen. Ambtelijke schetsverkenningen, voor gesprekken met het Dolfinarium, waar de buitenwereld nog geen weet van heeft. Verkenningen die echter op de achtergrond wel meespelen als Harderwijk samen met andere overheden nadenkt over de nieuwe oeververbinding naar Flevoland.

Een Hardersluistraverse ontwerpen zonder obstakels is nog niet zo eenvoudig. Een vaste brug moet wel heel hoog worden om botters en zeiljachten met staande mast doorgang te kunnen verlenen. Een beweegbare brug vormt voor het wegverkeer opnieuw een belemmering. Een tunnel pakt veel te duur uit. Enkel een aquaduct is te nauw om de waterverplaatsing tussen beide meren te kunnen verwerken. Uiteindelijk wint de nogal unieke combinatie van een halfhoge brug over de bestaande vaargeul en een aquaduct nabij de Harderwijker oever. Harderwijk is uiterst content, allicht kan de stad nu 'en passant' meer passerende watersporters naar binnen halen. Ook prettig: de stad hoeft financieel vrijwel niets aan dit miljoenenproject bij te dragen en... mag het plan verder ontwikkelen.

Direct aansluitend op het baanbrekende overleg tussen alle betrokken overheden werkt Harderwijk de besluiten uit en verwerkt hierin ook de overige ideeën voor het waterfront van Harderwijk. Chef stadsontwikkeling Hans Droog zet zijn stedenbouwkundige rechterhanden Frits Kroese en Bert Brands aan het werk. Dit is een unieke kans om de nog ontbrekende schakel in het langgerekte

Harderwijkse waterfront te gaan ontwikkelen: een echte boulevard en een autovrije Stille Wei. Ze krijgen opdracht voor de parkeerproblematiek van het Dolfinarium en de Binnenstad 'een list te bedenken'.

Want nu het aquaduct realiteit lijkt te kunnen worden, ontstaan daar aansluitende mogelijkheden voor extra op- en afritten van de N302 en voor het opspuiten van nieuwe terreinen ter weerszijden. Dan kan daar, buiten het Binnenstad- en Boulevardgebied, de stroom toeristische bezoekers worden opgevangen. Hun idee is om een volwaardig transferium aan te leggen in de zuidelijke oksel van de Knardijk. Eventueel compleet met treinhalt, want er ligt nog altijd het oude industriespoorlijntje dat NS-station Harderwijk verbindt

met de vrieshuizen van Beemsterboer aan de Flevoweg. Op een mooie locatie tussen de N302 en het Dolfinarium.

Voor dit transferium zal dan onder meer jachthaven De Knar moeten worden verplaatst. Watersportvereniging Flevo vindt de haven, die zij in beheer heeft, al jaren sterk verouderd en aan vernieuwing toe. Dat hebben ze het



De situatie in het jaar 2000: nadat duidelijk is dat de Hardersluis wordt gesloopt en plaats maakt voor een aquaduct in combinatie met een brug wordt met volle kracht gewerkt aan het Strategisch Plan Waterfront Harderwijk. Dit plan wordt in het jaar 2000 vastgesteld. Op de kaart zijn met kleurtjes de belangrijkste functies ingevuld. Hier is goed te zien dat de uitbreiding van Lorentz een wezenlijk onderdeel van de plannen is. De bedrijven bij de haven moeten ergens naartoe: Lorentz biedt die ruimte. Ook hebben de ontwikkelaars duidelijk aangegeven dat de Strandboulevard wordt doorgetrokken naar het nieuwe woongebied. De zogeheten wandeltraverse blijft terugkomen in alle opeenvolgende plannen.



DROOMVLUCHT – In dit vogelvlucht-perspectief is het autoblik deels verplaatst naar nieuw opgespoten terrein aan de overzijde van de N302. Toch zie je nog grote parkeerterreinen op de plaats waar later de woon-eilanden zijn gerealiseerd. De bedoeling is overigens nog steeds om nabij het Dolfinarium parkeergarages te bouwen, ook voor binnenstadbewoners. (Illustratie Henk van de Giessen/Projectbureau Waterfront)

gemeentebestuur, de eigenaar, in het verleden meermaals laten weten. Flevo wordt, mede daarom, in deze visie een splinternieuwe jachthaven toegedacht aan een nieuwe strandbaai aan de noordkant van het aquaduct, bij het Veluwemeer. Als toeristische trekker wordt daar verder een 'theehuis' voorzien met weids uitzicht over het Veluwemeer en wat omliggende bebouwing. Een wandelpromenade tussen de Boulevard en het theehuis maakt het plaatje compleet. Maar de watersportvereniging is helemaal niet blij en komt in verzet. Een nieuwe jachthaven wil men wel graag, maar dan aan de zuidzijde van de Knardijk/N302.

Het gemeentebestuur zwicht al snel. Het wil voortvarend door. Het ruikt de kans om nu eindelijk en definitief het aloude parkeervraagstuk van het Dolfinarium-parkeren, waarop al jaren is gebroed, uit de weg te ruimen. Achter de schermen speelt ook de voortdurende drive en druk van de dynamische nieuwe Dolfinarium-directeur Ruud de Clercq. Eerder was hij bij De Efteling de man van de grote en vernieuwende miljoeneninvesteringen. Hij heeft het Dolfinarium, na diepe dips en een faillissement, in 1989 overgenomen. Onder zijn leiding is het bedrijf weer opgeklommen

tot een toeristische topper met bezoekersaantallen tot boven het miljoen. Hij ontwikkelt grootse groeiplannen voor meer zoutwaterbassins en meer zeediersoorten, en realiseert in 1990 het Roggenrif en in 1997 de spraakmakende Lagune. De Clercq dringt bij de gemeente aan op ruimere armslag, meer grond. De gemeente is blij met zijn ondernemingslust; zelf wil het college ook meer recreatieve ontwikkeling rond de Boulevard. Als de negenhonderd ontsierende parkeerplaatsen van de Boulevard naar elders kunnen worden verplaatst, ontstaat hier voor het Dolfinarium en anderen meer ruimte en wordt tevens een oplossing geboden voor de vaak verstopte invalswegen. Maar het heeft tot dan toe eenvoudigweg ontbroken aan voldoende vervangende ruimte op redelijke loopafstand van de Boulevard. Het verouderde bedrijventerrein aan de overkant van de Vissershaven zou een mooie optie zijn, ware het niet dat het vol staat met bedrijfsgebouwen. Die zijn nog in gebruik en niet zomaar weg te poetsen. En over poetsen gesproken: de ondergrond is zwaar vervuild met asbest.

Bij de stedenbouwkundigen op het stadhuis van Harderwijk beginnen ontwikkelingen samen te vallen. Alles wat door de creatieve geesten al eerder is bedacht rond de Hardersluistaverse wordt gevisualiseerd op een vogelvluchtschets bij de 'Ontwikkelingsvisie Waterfront Harderwijk' (nu wél met hoofdletter – GvdB) die de gemeente in oktober 1996 presenteert. Deze kaart schetst dus al 25 jaar geleden de contouren van het huidige Waterfront.

In de Ontwikkelingsvisie Waterfront Harderwijk van eind 1995 is de aanvankelijke insteekhaven doorgetrokken naar de Vissershaven. Het kaartbeeld toont een ideale passantenhaven zo pal langs de Boulevardpromenade. De publicatie van deze opzienbarende plannen vormt het vertrekpunt voor een jarenlang breed publiek en politiek debat. Waterfront Harderwijk begint te landen. Maar de publieke opinie is niet onverdeeld positief. Sceptis overheerst. Eerst zien, dan geloven...

‘De boulevard érin!’

Al bijna een jaar voordat de gemeente met zijn Waterfrontplannen naar buiten treedt, besteedt de Harderwijker pers aandacht aan het Waterfront. Dit nadat de PvdA-afdeling Harderwijk op 18 januari 1995 de nota ‘De Boulevard érin!’ uitbrengt, een vrij ver uitgewerkt plan voor een ingrijpende reconstructie van de Boulevard. Een boulevard, daar hoort geen zee van auto’s bij, aldus de nota. De Boulevard zou een levendig flaneergebied behoren te zijn tussen de stad en het water, en moeten voldoen aan de verwachtingen die de naar schatting anderhalf miljoen bezoekers per jaar hebben bij het woord boulevard. Harderwijk moet aan de zeezijde meer allure krijgen en beter aansluiten bij het Franse woord boulevard, dat overigens een vervorming is van het Nederlandse woord bolwerk. ‘Boulevard’ wordt doorgaans gebruikt voor een lange aan de zee gelegen wandelstraat. De Harderwijker promenade draagt officieel zelfs de naam ‘Strandboulevard’, wel heel erg pretentius voor wat het anno 1995 voorstelt: een eenvoudige klinkerstraat met een benzinepomp, een VVV-post, een rijtje armoedige kiosken en grasvelden om te parkeren.

Het PvdA-plan -en zeker ook de daarin opgenomen plankaart- maken diepe indruk. Maar erg realistisch vinden de Harderwijkers het allemaal niet. Al het toeristisch parkeren bij het Dolfinarium weghalen, dat klinkt als vloeken in de kerk. Wanneer de gemeente, bijna een jaar later, de eigen plannen voor het Waterfront presenteert, blijken deze toch behoorlijk veel overeenkomstige ambities te bevatten. Kennelijk hebben de opstellers van het PvdA-plan in nauw contact gestaan met de ontwerpers ten stadhuije. En inderdaad is PvdA-raadslid Kees Kooijman in die periode weleens bij de stedenbouwkundig ontwerpers binnen gelopen en heeft hij daar kennis genomen van nog vertrouwelijke tekeningen.

De PvdA-publicatie wekt volop belangstelling onder de Harderwijkers. Alhoewel velen de kans op realisering laag inschatten. Honderden parkeerplaatsen opheffen, zo pal voor de entree van het Dolfinarium? Bijna niet te geloven. En de PvdA-nota heeft nog wel meer fantastisch ogende elementen zoals, pal voor de hekken van het Dolfinarium, ruimte voor o.a. een theater en ondergrondse parkeergarages. Het toeristisch parkeren zal volgens de PvdA moeten uitwijken naar de overzijde van de Vissershaven. Maar waar dan? De Harderwijkers vinden het allemaal te groot, te ambitieus, negatieve reacties overheersen. De Zeebuurt wordt nog ongeruster over toenemende verkeers- en parkeerdruk, watersportvereniging Flevo is niet bepaald enthousiast over een kennelijk noodzakelijke verhuizing en Politieke Cafés over de plannen trekken volle zalen. Het Waterfront zal vanaf nu in de lokale pers vele kolommen vullen.



*AFSCHEID VAN AUTOBLIK - Hier is nog eens goed te zien hoe Harderwijk de relatie met het water heeft hersteld. En die geparkeerde auto's? Dat was een kort intermezzo. In principe staan er geen auto's meer langs de waterkant. Het verbannen van autoblik langs de boulevard was nou juist het vertrekpunt van de beleidsmakers.
(Foto: Bram van de Biezen)*

Ontwikkelingsvisie

De Ontwikkelingsvisie Waterfront Harderwijk, die het college bijna een jaar later, in december 1995, presenteert, gaat tot veler verrassing nog een flinke stap verder. Ook hierin wordt op de Boulevard een haven aangelegd die doorloopt tot aan de Vissershaven.

De gemeente biedt in zijn plan bovendien een alternatief voor het toeristisch parkeren, de voorwaarde om aan de Boulevard überhaupt nieuwe plannen te kunnen ontwikkelen. De stedenbouwkundigen hebben een grootschalig 'transferium' voor ogen, noordelijk van de Boulevard. Met zo'n transferium kunnen de Binnenstad inclusief Stille Wei en de toegangswegen verlost worden van de overmatige verkeersdruk. Het biedt een aanzienlijke vergroting van de bereikbaarheid per trein/bus en veel meer parkeercapaciteit. En dat alles aan de zuidzijde van de N302, op zicht- en loopafstand van Dolfinarium en Binnenstad. Een wandeltraverse voert de bezoekers vanaf het transferium te voet, via de twee havenarmen, naar een echte Strandboulevard langs de historische stadsmuur en aan water. En een autovrije mooiere Stille Wei, ook zo'n oude wens. Door voorts het verouderde industrieterrein Haven te saneren verdwijnen de milieubeperkingen en kan hier in de toekomst woningbouw worden ontwikkeld.

Harderwijk droomt van een Waterfront dat bestaat uit een soort eilandrijk: een Dolfinariumeiland, een Strandeiland en woningbouw op vier nieuwe eilanden in de havenmonding. Deze droom tot uitvoering brengen lijkt echter drie bruggen te ver. Bijna geen enkel onderdeel kan worden gerealiseerd zonder eerst een ander deel tot uitvoering te hebben gebracht. En veel van die delen zijn complexe vraagstukken op zich. De plannenmakers hebben daarover wel vooraf terdege nagedacht. Deze visie zal in grote lijnen de basis gaan vormen voor de ontwikkeling van een nieuw Waterfront met de Boulevard, zoals we die anno 2021 kennen. De visie is overigens nog niet bedoeld als concreet stedenbouwkundig

plan; het is meer een strategisch ontwikkelkader met gerichte stappen naar de 'stip op de horizon' voor een Harderwijk dat zich van Drielanden tot Lorentz - en vooral bij de oude Hanzestad - weer herkenbaar naar het water keert.

Denken als een schaker

De visie heeft wel iets weg van een schaakspel. Elke zet moet zorgvuldig worden gedaan en heeft direct gevolgen voor de daaropvolgende zet. Het stappenplan in zes zetten:

1. *eerst de rondweg N302 opwaarderen met een brug, een aquaduct en verbreding tot 2x2 rijstroken met viaducten over de kruisingen in Harderwijk, en verder de aanleg van een natuurlijke biotoop rond bedrijventerrein Lorentz, voortvloeiend uit de 'Natte As'.*
2. *bij het Dolfinarium alvast lagunes mogelijk maken binnen de beoogde eiland-vorm, met behoud van vrij uitzicht vanuit de Vischpoort naar het water.*
3. *verplaatsing van 65 bedrijven vanaf industrieterrein Haven naar elders. Ook verplaatsing van het bowlingcentrum, jachthaven de Knar en de kleine watersporten. Daarna moet de bodem van het oude industrieterrein worden gesaneerd.*
4. *verplaatsing van het toeristisch parkeren naar een transferzone tussen de Vissershaven en de N302, eventueel met een treinverbinding over het industriespoortje.*
5. *vernieuwing van de Strandboulevard, aanleg van een wandeltraverse richting het aquaduct als ruimtelijke drager, alsmede een promenade met de vervangende jachthaven en een 'theehuis' langs de vaargeul naar het aquaduct.*
6. *aanleg van wooneilanden, eventueel met grachten rond de Vissers- en Lelyhaven.*

De gemeenteraad toont lef en stemt op 10 januari 1996 unaniem in met deze ambitieuze, veelomvattende en verreikende Ontwikkelingsvisie Waterfront. Met dit raadsbesluit komt er vaart in de plannen voor opwaardering van de Hardersluistraverse en de komst van de zoutwaterlagunes op het Dolfinariumterrein. Ook worden er subsidies mee

binnengehaald, zoals voor de sanering van de industriehaven en de herinrichting van de Vischmarkt tot een autovrij plein als schakel tussen kernwinkelgebied en Strandboulevard.

Voor de stedenbouwkundige ontwerpers en het college breekt nu een reeks van drukke jaren aan. De ontwikkelingsvisie heeft in de Harderwijker samenleving veel stof doen opwaaien en menig belanghebbende maakt zich ongerust. De raadscommissie Stadsontwikkeling krijgt meer dan 350 inspraakreacties binnen, de teneur laat zich raden. Watersportvereniging Flevo bijvoorbeeld wil niet dat jachthaven De Knar wordt verplaatst naar een plek aan het Veluwemeer, dus aan de noordzijde van de weg naar Flevoland. Het bestuur wil dolgraag een nieuwe haven, maar dan wel op de plek waar die nu is, niet te ver van de Binnenstad. De gemeente zwicht en hiermee gaat dit idee van tafel. Zo gaat er al in maart 1996, twee maanden na de vaststelling door de raad, een eerste grote streep door de plannen.

In oktober 1996 komt een aangepaste Ontwikkelingsvisie gereed. Hiervoor is overlegd met tal van belanghebbende partijen, zoals met watersportvereniging Flevo over de noodzaak van verplaatsing van jachthaven De Knar. Het bestuur is bepaald niet blij met een vervangende nieuwe haven aan het Veluwemeer; alleen een plek aan het Wolderwijd is bespreekbaar. De vereniging wordt een locatie aan de havenmond in het vooruitzicht gesteld, pal naast het geprojecteerde aquaduct.

Ingrijpender is een nieuwe kijk op het toeristisch parkeren. Het grote parkeerterrein voor topdrukte ligt niet langer ten zuiden van de N302 maar aan de noordkant, waar in de oksel met bedrijventerrein Lorentz nieuw land kan worden opgespoten. Het parkeren aan de zuidzijde wordt geprojecteerd in alleen twee parkeergarages. De treinverbinding verdwijnt uit beeld. Gehandhaafd wordt het idee van een wandeltraverse richting het aquaduct.

Steun van de provincie

Gemeenteraadslid Kees Kooijman, een van de schrijvers van de PvdA-nota uit '95, wordt vanaf 1998 als 'projectwethouder Waterfront' de eerstverantwoordelijke bestuurder. Hij overtuigt het college ervan om gas te geven en het plan in een hogere versnelling te zetten. Vanaf dat moment geeft een speciaal hiervoor aangetrokken ervaren projectleider, Luit Pijning, leiding aan het verdere planproces. Er wordt een Strategisch Plan opgesteld dat de Ontwikkelingsvisie Harderwijk en de plannen voor de Hardsluistraverse op elkaar afstemt.

Intussen is ook de Provincie Gelderland zeer geïnteresseerd geraakt in de ambitieuze plannen aan de noordrand van de provincie. Al eerder heeft zij Harderwijk in het Streekplan Veluwe veel ruimte

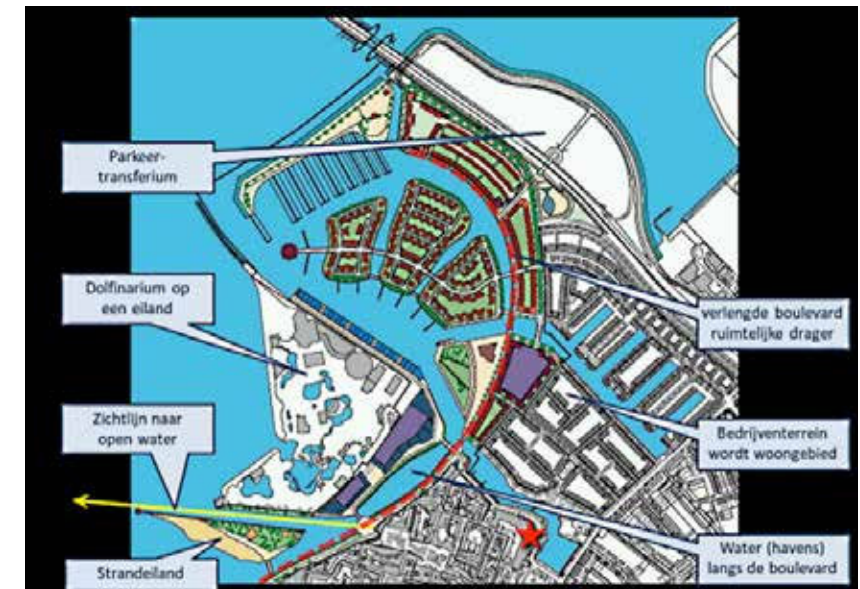


VOORTOUW – Kees Kooijman nam als wethouder (1990-2002) en watersporter initiatieven voor een aantrekkelijke invulling van de kale randmeren. Reeds als PvdA-raads-lid schreef hij notities over recreatieve voorzieningen, het surfcentrum en een vernieuwde Boulevard. Was later onder meer actief in het Waterschap en als mede-oprichter van zeilschool De Randmeren. Als voorzitter van de Stichting Maaian Waterplanten Randmeren ijvert Kooijman voor betere bevaarbaarheid van alle Randmeren door verdieping van het water in combinatie met de aanleg van natuurlijke oeverzones. (Foto: Ineke Arends)

gegeven voor groei. De plannen met het Waterfront passen prachtig in het nieuwe Gelders Stedelijk Ontwikkelingsbeleid. Middels dit GSO wil 'Arnhem' met inzet van ambtelijke expertise en veel geld de vier wat kleinere Gelderse steden (Harderwijk, Zutphen, Doetinchem en Tiel) tot verdere bloei brengen. Dan moeten in die steden wel geschikte projecten aan snee zijn. 'Waterfront Harderwijk' is het juiste project op het juiste moment: bijzonder kansrijk, maar eigenlijk een maatje te groot voor de stedelijke organisatie alleen.

Gedeputeerde Staten schieten de gemeente Harderwijk royaal te hulp, bestuurlijk en ambtelijk. De gemeente beschikt zelf met de stedenbouwkundigen Hans Droog en Frits Kroese en het sterke projectteam dat Luit Pijning heeft samengesteld over heel wat creatieve denkkraft. De Provincie daagt de stad uit nog groter en grootser te denken. Provinciale ambtenaren schuiven bijna wekelijks bij de Harderwijkse plannenmakers aan tafel. Zij helpen mee om de ambitieuze ideeën tot presentabele, kansrijke plannen te ontwikkelen, ook rond het Waterfront.

Op bestuurlijk vlak worden de banden nauwer aangehaald. Gemeente en Provincie zijn het erover eens: de stad kan haar ligging tussen randmeren en Veluwemassief nog beter benutten. Vooral de relatie met het water is uiterst belangrijk. De ontwikkeling van alle Waterfrontplannen is bedoeld om Harderwijk terug te geven wat de stad had: haar ligging aan en oriëntatie op het grote water. Dit geeft een belangrijk bijdrage aan het toerisme, aan de centrumfunctie van de Binnenstad met haar ondernemers, aan het woongenot voor Harderwijkers ('wonen aan water') en aan de economie, via de watergebonden bedrijven en een overslagterminal aan de Lorentzhaven voor milieuvriendelijk goederentransport over water. De hechte samenwerking tussen Harderwijk en Gelderland rendeert ook financieel: in 2001 ontvangt Harderwijk vanuit de GSO-gelden een eerste bijdrage van 15 miljoen euro als impuls voor de opstelling van de Waterfrontplannen. Hierbij zal het in komende decennia niet blijven.



Stedenbouwkundige Jos van Eldonk krijgt in 2001 de opdracht de plannen voor het Waterfront verder uit te werken. Dat resulteert in het Masterplan 2002. Goed te zien is dat de wandeltraanse de verschillende elementen verbindt. De bezoeker van de toekomst loopt in een halve boog langs de oude boulevard zo naar de nieuwe wooneilanden. Verder zijn nu alle auto's over de N302 getild: de grote parkeerplaats grenst nu aan industrieterrein Lorentz. Aardig detail: hier zijn nog drie wooneilanden geprojecteerd.

Het Masterplan Waterfront

Gesterkt door deze bestuurlijke en financiële rugdekking besluit het gemeentebestuur voor de verdere ontwikkeling van de Waterfrontplannen een competitie uit te schrijven onder stedenbouwkundige ontwerpers van naam en faam om de plannen voor het Strandeiland, de Boulevard en de 'Woonhavens' (wooneilanden) nader vorm te geven. De plannen gaan uit van een vernieuwde N302 met aquaduct en van de ideeën achter de 'Natte As', maar nu met het overloopterrein aan de noordzijde van de N302 en uitbreiding van bedrijventerrein Lorentzhaven. Met een gezaghebbend ontwerper/supervisor zal Harderwijk wellicht ook gemakkelijker geld kunnen binnenhalen, zo is de gedachte.

De ambities van Harderwijk liggen hoog. Uitgenodigd worden naast de 'modern-zakelijk' beschouwde Teun Koolhaas ook de 'romantische' ontwerpers Ashok Bhalotra (bekend van Kattenbroek in Amersfoort), Rob Krier (bekend van Brandevoort in Helmond) en Jos van Eldonk van bureau Soeters & Van Eldonk (bekend van de Kastelen in Den Bosch). Zij presenteren ieder een eigen visie.

Soeters & Van Eldonk wint de pitch. Het bureau ziet zich uitgedaagd door de combinatie van een gave historische binnenstad, een kansrijk waterfront en een wereldberoemde attractie. Jos van Eldonk overtuigt vooral door zijn liefde voor de kleinschalige Hanzestad en zijn dienstbare houding om *samen met de stad* aan de slag te willen. Zijn eerste opdracht is het opstellen van een Masterplan voor het Waterfront. Water zien, voelen en ruiken is zijn credo bij het ontwerpen van de plannen. Van Eldonk wil Harderwijk weer aan het water leggen; hij laat zich inspireren door oude etsen waarop de Zuiderzee tot aan de stadmuur komt.

De eerste versie van het Masterplan Waterfront verschijnt begin 2002. Het toont een eilandenrijk waardoor het water vanuit de stad tastbaar, bruikbaar en vooral meer beleefbaar wordt. Een waterrijk masterplan met eilanden, een verlengde boulevard en havens. Van eerdere projecten heeft Van Eldonk geleerd dat water graven niet alleen maar een kostenpost is, de opbrengst van bouwkvavels aan water bijvoorbeeld is beduidend hoger en de algehele uitstraling van een waterrijk gebied is 'onbetaalbaar' positief. Water biedt tevens ruimte voor economische impulsen, met name rond de Lorentzhaven, en voor natuurontwikkeling, zowel richting Hierdense Beek als via de Natte As naar Flevoland.



Stedenbouwkundige en architect Jos van Eldonk. (Foto: Maria Heijndael)

Met de externe stedenbouwkundige aan tafel valt er nieuw licht op de parkeerplannen. Van Eldonk werpt de vraag op hoe aantrekkelijk het nu eigenlijk is om komende vanuit Flevoland als eerste aanblik op de Binnenstad een enorm en vaak verlaten parkeerterrein te zien. Het open terrein voor zo'n tweeduizend auto's op toeristische topdagen plaatst hij daarom aan de noordzijde van de N302 naast bedrijventerrein Lorentz. Toch projecteert hij ook parkeervoorzieningen aan de stadszijde, want die heeft de binnenstad jaarrond nodig: twee parkeergarages die tussen de overige bebouwing niet zo zullen opvallen. Zijn visie landt in vruchtbare bodem.

Op 4 februari 2002 is er over het Masterplan Waterfront voor belanghebbenden een eerste inspraakavond. Djacco van den Bosch is vanaf het begin binnen het bureau Van Eldonks rechterhand in het proces. Zij kiezen voor een open planproces met werkateliers met direct betrokkenen en belangengroepen en voor stadsdialogen met belangstellende Harderwijkers. Het plan oogst naast veel vragen ook de nodige scepsis. Is Harderwijk niet veel te megalomaan bezig? Wie gaat dat straks allemaal betalen? Niet de Harderwijkse belastingbetaler, verzekeren burgemeester en wethouders de gemeenteraad. Een voorbarige belofte, zoals later zal blijken.

Voor de verdere uitwerking van het masterplan, maar zeker ook om draagvlak onder bestuur en burgers op te bouwen, zetten Van Eldonk en Van den Bosch een reeks 'ateliers' en 'stadsdialogen' op. Daarmee weet hij naast kritische en sceptische geluiden ook goodwill op te wekken. Zijn overtuiging is dat je niet pas met belanghebbenden moet gaan communiceren als het plan klaar is. Als ontwerper sta je dan niet meer open voor kritiek en de belanghebbenden krijgen het gevoel dat ze niks meer mogen zeggen. Door in vroege fasen met zoveel mogelijk verschillende stakeholders te communiceren, gaan zij begrijpen dat je afwegingen moet maken, omdat er heel veel mensen belangen hebben in een gebied. In zulke bijeenkomsten ontstaan democratische processen, omdat de hele samenleving aanwezig is.



VERTREKPUNT – Architect Jos van Eldonk in 2002 bij de eerste presentatie, in maquettevorm, van zijn Masterplan Waterfront. In de loop der jaren volgen talrijke 'werkateliers', klankbordbijeenkomsten en andere inspraakmomenten. Stap voor stap weet hij publiek en gemeenteraad te overtuigen, ten langen leste ook de Boulevard-ondernemers en Binnenstadbewoners. Nog altijd is hij supervisor over een groot deel van de uitvoering. (FOTO: Projectbureau Waterfront)

De Hardersluis *verdwijnt*

Na de nodige ambtelijke, raads- en inspraakbijeenkomsten keuren B&W het Masterplan op 2 september 2002 voorlopig goed. Daarmee is de race niet gelopen. Zowel Rijkswaterstaat als Watersportvereniging Flevo komen met bezwaren.

Intussen blijft het Dolfinarium-parkeren onverminderd een groot knelpunt. Nieuwe parkeervoorzieningen zijn er voorlopig nog niet. Het gemeentebestuur hoopt dat het overloopparkerterrein er in 2004 dan toch kan liggen. Als tussenoplossing laat de gemeente een tijdelijk terrein voor 1.500 auto's aanleggen langs de Newtonweg, op de plek waar tegenwoordig bedrijventerrein Lorentz III ligt. Voor een pendeldienst zal worden gezorgd. Het terrein zal echter bijna nooit worden gebruikt, het Dolfinarium ziet zijn bezoekerspieken geleidelijk afvlakken, mede door vakantiespreiding. 2004 blijkt een rijkelijk optimistische inschatting, het wordt juli 2020 eer het nieuwe overloopparkerterrein 'Zonneweide' langs de N302 in gebruik kan worden genomen...

Sinds 1993 is op een ander onderdeel al wel belangrijke voortgang bereikt. De Intergemeentelijke Structuurschets Wolderwijd heeft inmiddels, na veel overleg en onderhandelen, tot een aantal concrete resultaten geleid. De mooiste: groen licht en ruim 54 miljoen gulden (circa 26 mln euro) voor het vervangen van de Hardersluis-traverse door een nieuwe obstakelvrije oeververbinding tussen Harderwijk en Flevoland. Een droomwens, zeker voor Harderwijk, kan in vervulling gaan.

LOBBYWERK – Burgemeester Johan de Groot en Commissaris der Koningin Jan Terlouw tijdens een informele ontmoeting aan de Hardersluis. De twee bestuurders vormden een waardevolle tandem bij de ingrijpende reconstructie van de weg- en waterverbinding. (Fotoarchief Stadsmuseum)



De overeenstemming tussen gemeenten, provincies en rijk over de brug/aquaductcombinatie en alle Harderwijkse ideeën daaromheen vertaalt het gemeentebestuur in een bestemmingsplan, dat in 1998 onherroepelijk wordt. In 2001 gaat de aanleg van de nieuwe oeververbinding van start en in 2003 opent de minister van Verkeer en Waterstaat de vernieuwde oversteek met halfhoge brug en aquaduct.

Bij de aanpassing en verbreding van de N302 neemt Harderwijk trouwens meteen 'stiekem' enkele voorschotjes op toekomstige mogelijkheden. Zo laat de gemeente, voor eigen rekening, alvast onder de N302 de tunnel aanleggen die – in 2020, twee decennia later! - het overloopparkerterrein Zonneweide voor voetgangers ontsluit. En in de wanden van de tunnelbak zijn uitsparingen meegenomen voor de 'plank' waarover te zijner tijd auto's vanaf nieuwe afritten het Waterfront kunnen indraaien.

Want het idee is ontstaan om, net als bij Enkhuizen, het toeristisch parkeren op afstand te plaatsen, op een stuk buitendijks op te spuiten land links en/of rechts in de oksels van de N302. Groot pluspunt daarbij is dat de toeristenstroom dan niet langer de Burgemeester De Meesterstraat en Havendam/Boulevard hoeft te belasten.

De minister van Verkeer en Waterstaat verricht de officiële opening op 29 januari 2003. De oude sluis met ophaalbruggen, die niet meer de waterhoogten maar de waterkwaliteiten scheidde, is gesloopt. Zeven meter boven de vaargeul, annex gemeentegrens, hangt nu een halfhoge vaste brug. Schepen met staand want, zoals zeiljachten en botters, worden omgeleid via een nieuwe vaargeul met aquaduct die vlak onder de Harderwijkse kust is gerealiseerd. Harderwijk is zeer tevreden. Zowel het verkeer over de weg als over water kan voortaan ongestoord doorstromen. In de jaren 2009-2010 zal de N302 worden verbreed en bij de Lorentzstraat en Newtonweg van ongelijkvloerse kruisingen worden voorzien, nog het resultaat van slimme onderhandelingen van Harderwijk, dat dit in 1999 als voorwaarde had gesteld om Lorentz te kunnen ontwikkelen tot regionaal bedrijventerrein.

Ook de overige onderdelen van de 'Natte As' komen in de loop der jaren allemaal tot realisering, zoals de eilanden De Zegge en De Biezen en een serie andere aanlegplaatsen voor de watersport. Drijvende kracht hierachter is aanvankelijk de commissie Integrale Inrichting Veluwe-Randmeren (IIVR). Haar taak wordt in 2013 voortgezet door de coöperatie Gastvrije Randmeren, waarbij alle zestien gemeenten langs de randmeren zijn aangesloten.



In 2006 wordt de ontwikkeling van het Waterfront aan een consortium van bedrijven gegund. Het realiseren van alle openbare planelementen (zoals Strandboulevard, Strandeiland, de havens en de zogeheten wandeltraverse) wordt gedaan op kosten van het consortium. De tegenprestatie is dat dit consortium alle woningbouw mag ontwikkelen. De verkoop van woningen is de financiële drager van het plan Waterfront.

De natuur in de knel



ECONOMISCHE MOTOR – In 2011 wordt aan de noordzijde van de Lorentzhaven 22 hectare bedrijventerrein aangelegd. Op deze afgelegen plaats, ver buiten het zicht van de meeste Harderwijkers, komt het Waterfront op gang. Het gedeelte rechts biedt ruimte aan grootschalige watergebonden bedrijven. De Harderwijkse watersportsector hergroepeert zich rond de nieuwe Pasteurhaven links. Uiterst links de nieuwe containerterminal voor vervoer over water naar o.a. Rotterdam. (Foto: Henk Merjenburgh)

Duidelijk is dat de plannen beslag leggen op delen van het water: meer grondgebied voor het Dolfinarium, vier hectare voor het toeristische parkeerterrein en ook aan de noordzijde een fors nieuw industrieterrein rond de Lorentzhaven, 22 hectare. Plaatselijke natuurverenigingen (Vogelwacht Noord-Veluwe, Kon. Natuurhistorische Vereniging, KNNV) tonen zich kritisch. Ook Natuurmonumenten meldt zich en heeft een eigen veelomvattend plan voor samenhangende natuur: een ecologische verbindingzone tussen de Hierdense Beek op de Veluwe en het Harderbroek in Flevoland. En evenmin laat het Rijk zich onbetuigd. Uit zorg over de stijging van de zeespiegel eist Rijkswaterstaat dat elke kuub water die door opspuiting verloren gaat, wordt gecompenseerd. Een forse uitdaging. Harderwijk vindt na veel onderzoek een creatieve oplossing: verlaging van het maaiveldniveau van de Mheenlanden, zodat het bij hoogwater als een soort van uiterwaard kan dienen. De gemeente heeft dit uitgestrekte weidegebied tussen bedrijventerrein Lorentz en de Hierdense Beek in twee etappes in eigendom verworven. Dit in eerste instantie om de Zuiderzeeduinen tot aan de Hierdense Beek te herstellen. Ook in Drielanden boekt Harderwijk twintig hectare watercompensatie in: de singels in de wijk en een toch al geplande plas nabij de A28 voor de noodzakelijke ontwatering om in het laaggelegen Drielanden droge voeten te houden (in 2019 in gewijzigde vorm gerealiseerd als Crescentpark).

In 1998 sluiten Harderwijk en de andere partners een convenant over de 'Natte As'. Dit is voorwaarde om de bouw van de nieuwe oeververbinding ter vervanging van de Hardersluis mogelijk te maken. Tot een convenant is al in een vroeg stadium besloten, nadat natuurorganisaties zich verontrust tonen over toenemende activiteit op de vogelrijke Randmeren. Het convenant legt de reeks natuurversterkende ingrepen in en rond de Randmeren bestuurlijk vast. Het convenant speelt ook al in op de toekomstige ontwikkelingen in het Waterfront. Voortbouwend op plannen van Natuurmonumenten regelt het onder meer de aanleg van



NATTE AS – Merkwaardige benaming van een uitgestrekt merengebied. Sinds de Hardersluis is gesloopt en vervangen door een aquaduct en een brug zijn in het Veluwemeer en het Wolderwijd tal van eilandjes en andere aanlegplaatsen aangelegd. Een enorme stimulans voor de recreatievaart. Ook 'overstekend wild' profiteert van deze oversteek tussen de Veluwe en Flevoland. (Foto: Bram van de Biezen)

een aantal stepping stones rond toekomstig bedrijventerrein Lorentzhaven, het overloopparkerterrein en de nieuwe oeververbinding. Zo ontstaat er een ecologische verbindingszone voor de uitwisseling van wildpopulaties tussen de Veluwe en de natuurlijke corridor Harderbroek/Oostvaardersplassen in Flevoland. Dit past perfect in de Ecologische Hoofdstructuur van het Rijk. Alle betrokken overheden tekenen. Wethouder Kees Kooijman, in die tijd verantwoordelijk projectwethouder Waterfront, beschouwt achteraf terugkijkend vooral dit convenant als de 'geboorteaakte van het Waterfront'. Zonder akkoord zouden alle vervolgstappen waarschijnlijk zijn vastgelopen.

De afgesproken 'vernatting' van de Mheenlanden stelt Harderwijk intussen voor een forse extra uitdaging. Kritische ogen van natuurbeschermers en Hierdenaren kijken mee hoe Harderwijk dat gaat uitwerken. Om de stevige achterdocht bij Waterfront-critici weg te nemen besluit het gemeentebestuur het gehele 125 hectare grote weidegebied Mheenlanden, richting Hierdense Beek, in beheer over te dragen aan Natuurmonumenten, dat er zelf al o.a. het ecologisch waardevolle gebied Bloemkampen bezit. En zo gebeurt het. Later komt er een wijziging in de manier waarop Haagse kringen de compensatieregeling interpreteren. Niet langer de waterberging, maar de natuurcompensatie wordt leidend. Duidelijker gezegd: het gaat niet meer om kuubs water maar om hectares natuur. Verlaging van het grondpeil is niet langer vereist, afscherming van kwetsbare natuurwaarden wel.

Nog zijn niet alle partijen tevreden. De Vogelwerkgroep stapt in 2007 naar de Raad van State. De vogelbeschermers vrezen aantasting van het Natura 2000-gebied. De Randmeren vormen onder de kust van Harderwijk belangrijke fourageer- en rustgebieden voor watervogels. Ook is gebleken dat er geen vergunning is voor de extra vaargeul die nodig is om de nieuwe Stadshaven langs de Boulevard te verbinden met de hoofdvaarroute door de Randmeren. Het vonnis van de Raad van State valt in oktober 2008. Het stadhuis schudt op zijn grondvesten. De raad oordeelt namelijk dat de gemeente in het bestemmingsplan Waterfront Noord 'onvoldoende heeft gewaarborgd dat geen aantasting van natuurwaarden in het Natura 2000-gebied Veluwerandmeren zal plaatsvinden'. Verstoring van watervogels door vaarbewegingen kan niet met zekerheid worden uitgesloten. De Raad van State vernietigt daarom ten dele het bestemmingsplan Waterfront Noord.

Een wat speelsere maquette van het Masterplan uit 2006. Veel nadruk wordt hier gelegd op de groenelementen. Ook zien we veel bootjes. De relatie met de waterrecreatie wordt onderstreept. Net als op een vorige kaart is goed te zien dat de wooneilanden zijn vervangen door 'woonstrengen'. Op die woonstrengen zijn dure waterwoningen geprojecteerd. Later blijkt dat dit een paar bruggen te ver is. De woningen zijn te duur, zeker na de recessie van 2008. Het plan wordt later aangepast.



Een politiek offer

Door deze uitspraak komt de realisering van het hele Waterfront op losse schroeven te staan. Ook politiek ontstaat er grote ongerustheid. Harderwijk zit inmiddels tot over de oren in dit megaproject, ook financieel. Wat als het project vastloopt? Kan de gemeenteraad dit dan voor zijn verantwoording nemen? Door alle jaren heen heeft het Waterfront de unanieme steun van de gemeenteraad genoten. Ook de voortdurend positieve



SCEPSIS - Als de gemeenteraad in juni 2005 unaniem groen licht geeft voor de verdere planontwikkeling voor het Waterfront betekent dat niet dat de Harderwijker bevolking er warm voor loopt. Integendeel, men toont grote scepsis. Direct na het raadsbesluit start de gemeente een campagne om het draagvlak te vergroten. In de bushokjes hangt twee weken lang een megaposter met als enige boodschap: 'Het Waterfront komt er'. Huis-aan-huis wordt een informatiekraan bezorgd met de nodige achtergrondinformatie en illustratieve vergezichten. Pas bij de ingebruikneming van het Strandeiland in 2013 gaat de publieke opinie om. Op de foto wethouder Henk Eijsenga (l) en Luit Pijning, projectleider Waterfront. (Foto: Projectbureau Waterfront)



DIRECTEUR - Vanaf 2009 tot zijn afscheid in 2018 navigeert Frank Brouwer het Waterfront met vaste hand vanuit het oog van de storm naar rustiger water. De projectleider mag zich als 'directeur Waterfront' introduceren bij de talrijke instanties en partijen in zijn vaarwater. Onder politici, publiek, pers en projectontwikkelaars verwerft hij al spoedig groot gezag. Kalm en onverzettelijk brengt Brouwer het Waterfront weer op koers, en schuwt daarbij forse ingrepen niet. (Foto: Projectbureau Waterfront)

opstelling van de Provincie droeg belangrijk bij aan het vertrouwen onder de lokale politici. De onvermijdelijke politieke discussies gingen meestal over relatieve detailkwesties. Maar nu roept de gemeenteraad de projectwethouder Waterfront, Henk Eijsenga (CDA), ter verantwoording. Die moet in november 2008 erkennen dat het Waterfront de gemeente op dat moment een financieel tekort oplevert van 23 miljoen euro. Tegen eerdere beloften in zal de burger moeten meebetalen. De kritiek is niet van de lucht. Nog altijd is het draagvlak bij het brede publiek en het oppositionele deel van de politiek niet geweldig. Veel is er de afgelopen jaren overlegd, ingesproken en bediscussieerd, maar gerealiseerd is er nog helemaal niets. De oppositie ruikt bloed. In opdracht van de gemeenteraad duikt een extern bureau dieper in de cijfers. Het trekt vernietigende conclusies over de financiële planning. Wethouder Eijsenga houdt de eer aan zichzelf en treedt in april 2009 af. Een politiek novum, nooit eerder is in Harderwijk een collegelid naar huis gestuurd.

Met de financiële risico's van het Waterfront nu haarscherp voor ogen besluiten burgemeester en wethouders de bestuurlijke grip op de Waterfrontplannen te verstevigen. Het Projectbureau Waterfront, dat na de pensionering van projectleider Pijning weer ingekapseld was geraakt in de ambtelijke machinerie, krijgt in 2009 een stevig eigenstandige positie onder leiding van Frank Brouwer, die als consultant voor complexe gebiedsontwikkelingen bij Arcadis zijn sporen heeft verdiend. Een zwaargewicht die de titel van directeur mag voeren. Hij intensificeert de samenwerking met de marktpartijen. Voor het reduceren van het tekort op de plannen zijn hun marktkennis en businessplannen van groot belang.

Maar het tij zit niet mee, nog hetzelfde jaar 2009 breekt wereldwijd een economische crisis uit. In eerste instantie wordt geprobeerd dit op te vangen door de planning van het Waterfront te wijzigen: planonderdelen met positieve financiële uitkomsten naar voren halen en kostende elementen naar later datum verschuiven. De kredietcrisis blijkt echter uit te monden in een woningbouwcrisis, waardoor de geplande opbrengsten drastisch naar beneden moeten worden bijgesteld. In 2011 is het berekende tekort op het Waterfront-project opgelopen tot 58 miljoen euro. Achter de schermen wordt koortsachtig gerekend en herschikt. Op advies van Waterfront-supervisor Jos van Eldonk houdt de gemeente vast aan hoge kwaliteitseisen. Op deze unieke locatie mag niet te veel worden ingeleverd op kwaliteit en uitstraling. Een wijs besluit, blijkt achteraf.



De natuur raakt teveel in de verdrukking, zo vindt de Raad van State in 2008. De uitspraak maakt het noodzakelijk de plannen aan te passen. De kaart geeft de situatie weer zoals die is in 2011. Het overloop-parkeerterrein krijgt een andere plek, buiten het Natura 2000 gebied. Het Strandeiland wordt ingekort om aan de natuureisen te voldoen. Verder wordt de woonfunctie aangepast: nu geen woonstrengen meer, maar twee wat grotere wooneilanden. Daardoor kunnen er meer huizen worden gebouwd en wordt de variatie in prijsklasse groter. De smalle straatjes sluiten aan op de straatjes in de binnenstad van Harderwijk, een knipoog naar het Hanzeverleden van de stad.

Versobering van de plannen

Wel moeten er zaken veranderen. De vormgeving van de wooneilanden in het gebied wordt aangepast. Zo komt meer uitgeefbaar terrein beschikbaar dat ruimte biedt aan een gevarieerder woonprogramma teneinde meer doelgroepen te kunnen bedienen. Onder meer worden goedkopere koopwoningen toegevoegd, waaraan ook door de crisis forse behoefte is. Geplande beweegbare bruggen tussen de eilanden worden, daar waar mogelijk, vervangen door vaste, doorvaarbare oeververbindingen. En de inrichting van het openbare gebied wordt versoberd.

Vanwege de noodzaak om het geraamde tekort op het totale project terug te dringen tot een voor de raad aanvaardbaar (maar nog steeds hoog) niveau wordt later ook besloten fase 3 van het Waterfront stedenbouwkundig te herzien. Fase 3 omvat met name het gedeelte tussen de Vissershaven en de N302. Dit deel, met ruimte voor ruim zevenhonderd woningen en appartementen, valt buiten de concessie van het consortium en wordt op een later moment (vanaf 2019 – GvdB) door de gemeente zelf tot ontwikkeling gebracht.

Intussen wordt koortsachtig gezocht naar wegen om het afgekeurde bestemmingsplan Waterfront Noord te repareren. Het alternatief is dat Harderwijk zijn gigantische verlies neemt en zijn stedenbouwkundige aspiraties laat varen. Zo ver mag het niet komen. De beste deskundigen op het gebied van natuurwetgeving en ecologie worden geraadpleegd en er worden werkconferenties met alle betrokken partijen georganiseerd. Dit resulteert uiteindelijk in een Hoofdlijnenakkoord. Hierin wordt onder meer bepaald dat de woningbouw pas start nadat er twee enorme rustgebieden zijn gerealiseerd. Zo'n 50 hectare Wolderwijd tussen Strand Horst-Noord en Stadsweiden wordt tot rustgebied voor watervogels verklaard. Kleine dammetjes en rijtjes palen blokkeren sindsdien dit ondiepe water tegen verstoring door windsurfers. En langs de Mheenlanden richting Hierdense Beek wordt een 330 meter brede strook water

Industrieterrein Haven

over anderhalve kilometer lengte tot rustgebied bestempeld: zo'n 50 hectare.

Verder wordt de vorm van het strandeiland zodanig gewijzigd dat het hele eiland buiten de grens van het Natura 2000-gebied blijft. Het convenant wordt ondertekend in december 2011. De realisering van het Waterfront heeft een vertraging opgelopen van niet minder dan drie jaar.

Niet lang daarna blijkt hetzelfde convenant de gemeente parten te spelen bij de zoektocht naar een locatie voor de herhuisvesting van kanovereniging De Dolfijnen en de zeeverkenners van Tjerk Hiddes. De gemeente heeft voor hun clubhuizen na lang zoeken een nieuwe plek net ten noorden van bedrijventerrein Lorentz op het oog, nabij het zogenoemde 'haventje van Van den Berg' aan het eind van de Kleine Mheenweg. Zelf vinden de watersportverenigingen de voorgenomen locatie eigenlijk te afgelegen en voor jeugdleden sociaal onveilig. Maar het zijn de natuurclubs die bezwaar aantekenen; zij vrezen dat de vaarbewegingen van kano's en Lelievletten de rust voor watervogels zullen verstoren. Door deze locatie gaat kortom een vette streep. Beide clubs zijn jaren later dan ook blij verrast als het projectbureau Waterfront alsnog een ongedacht gunstige plek in het vizier krijgt: de strekdam achter het Dolfinarium. Begin 2014 kunnen beide 'kleine watersporten' na een forse uitkoopsom en maanden van zelfwerkzaamheid hun fraaie nieuwe clubgebouwen in gebruik nemen. Dezelfde vaarbewegingen die op het Veluwemeer een bedreiging voor watervogels vormden, leveren hier juist mooie bijdragen aan de levendigheid rond de Boulevard.

Intussen heeft de gemeenteraad begin 2008 het andere belangrijke bestemmingsplan goedgekeurd: Waterfront-Zuid Waterstad. Dat maakt transformatie van het voormalige industrieterrein Haven naar woningbouw mogelijk. Een stap van grote betekenis.



*VERTROUWD - De laatste jaren van haar bestaan bood het industrieterrein een wat troosteloos aanzien. Maar decennia lang vormde dit terrein een vertrouwd beeld voor de Harderwijkers. Zeker de toren van Bruil was een herkenbaar punt, een baken zo men wil. In een relatief korte tijd is het allemaal verdwenen en zijn de levensvatbare bedrijven naar Lorentz verkast.
(Foto: Bram van de Biezen)*

Wonen in het gebied aan de overzijde van de Vissershaven, daar kon de Harderwijker zich in het verleden weinig bij voorstellen. Huizen bouwen bij de bedrijfspanden is niet bepaald een aantrekkelijke gedachte. Maar nu het Masterplan Waterfront zo nadrukkelijk inzet op woningbouw als toekomstige invulling, wordt bij menig Harderwijker de fantasie geprikkeld. Wonen met uitzicht op de Vissershaven en pal tegenover de oude Binnenstad, als dat eens werkelijkheid zou kunnen worden...

Daar, op industrieterrein Haven, moet hoognodig wat gebeuren. Veel van de sterk verouderde panden worden door allerlei bedrijven tijdelijk gebruikt. Zo vult een beeldengietery een voormalig overslagbedrijf voor veevoerders en staan in de hallen van de vroegere asbest verwerkende industrie Asbestona nu koelvitruines opgeslagen. Asbestona zelf is al in 1983 naar Goor overgebracht. Wel heeft het royaal zijn milieuvervuilende sporen achtergelaten in de grond. Zelfs de bodem van de Vissershaven is zo ernstig met asbest vervuild dat de noodzakelijke uitdieping van jaar tot jaar wordt uitgesteld. Maar nu is er de ambitie van het gemeentebestuur om industrieterrein Haven te herontwikkelen tot een aantrekkelijke woonwijk. De opbrengsten uit de grondverkoop moeten goeddeels de aankoop- en saneringskosten dekken. Hoe verleidelijk deze locatie ook is, saneren zal een heel lastige en dure klus worden. Toch komt er beweging in. De gemeente gaat over tot actieve aankoop van objecten die vrijkomen. Het uitgestrekte areaal van Beemsterboer Coldstores aan de Flevoweg is in 2003 als eerste aan de beurt.

De bedrijven moeten zich dan liefst wel elders binnen Harderwijk kunnen hervestigen, het gaat immers ook om behoud van Harderwijkse werkgelegenheid. Voor Beemsterboer biedt bedrijventerrein Lorentz soelaas, maar voor alle bedrijven samen is daar niet voldoende geschikte ruimte. Het is ook niet de juiste plek voor watergebonden bedrijven zoals veevoederfabrikant De Bron en wegenbouwer Bruil. Daarom voorziet het Masterplan Waterfront in 22 hectare nieuw op te spuiten industrieterrein aan de noordzijde van de Lorentzhaven in het Veluwemeer. Uitgekocht worden en je bedrijf helemaal state of art te kunnen herstarten in een nieuw pand is een aantrekkelijk alternatief. Geleidelijk aan worden meer

bedrijven tot verhuizing verleid. De aankoop en sloop van het voormalige Asbestona-complex wordt in 2008 met enig ceremonieel gevierd. Sinds de start in 1934 heeft dit bedrijf veel Harderwijkers werkgelegenheid geboden, maar het heeft stad en regio ook grote problemen nagelaten. In de zeventiger jaren werd namelijk aangetoond dat asbeststof longkanker veroorzaakt. Tal van oud-medewerkers overleden daaraan nog jaren later. De asbeststerftes noopt tot een kostbare saneringsoperatie.

Ook Harderwijkse watersportbedrijven, zoals Boonestro, Roelofsen en Scherpenzeel, kijken uit naar een nieuwe plek, aan het water uiteraard. Met het oog hierop wordt als zijtak van de Lorentzhaven de Pasteurhaven gegraven. Zij betrekken hun nieuwe biotoop rond 2013. Begin 2014 verhuist wegenbouwer Bruil compleet met de markante veertig meter hoge asfalttoren naar het nieuwe bedrijventerrein Lorentzhaven. Veevoederbedrijf De Bron volgt. Uiteindelijk weet de gemeente met alle circa 65 bedrijven op industrieterrein Haven minnelijke regelingen te treffen en kunnen alle opstallen tussen de Vissershaven en de N302 worden gesloopt. Wat rest is het asbest in de bodem.

De sanering hiervan is milieutechnisch en financieel een gigantische uitdaging waar al jaren tegenaan wordt gehikt. Opgraven en afvoeren van de enorme hoeveelheden vervuilde grond en havenslib naar een toegelaten stort of verbranding elders in het land is uitermate kostbaar. De voorschriften zijn streng, transport brengt het gevaar van verstuiving mee. Uiteindelijk komt Waterfront-partner Boskalis met de oplossing in de vorm van een technisch hoogstandje, *beau dredging* genaamd. Hiermee worden grondlagen gewisseld. Een speciaal hiervoor gebouwde machine -kosten een miljoen euro- zuigt schone onderlagen naar boven om als twee meter diepe afdekking ('leeftlaag') te dienen. Omgekeerd wordt de vervuilde oude toplaag ter plekke diep in de bodem opgeborgen. Een creatieve en toegelaten oplossing, maar kostbaar.

En de kosten worden nog hoger, want het havengebied is in de loop van de oorlog driemaal door Engelse vliegtuigen gebombardeerd. Voordat Boskalis kan graven moeten eerst niet gesprongen explosieven worden opgespoord. De gemeenteraad steekt er negen

In zee met het Consortium



GRAAFWERK - Grote graafmachines ploegen zich door de aarde: het grondwerk begint. De plannen zijn nu klaar, de bedrijven zijn verplaatst. Eindelijk wordt een start gemaakt met een van de mooiste onderdelen van het Waterfront: wonen op een eiland, vaak met zicht op het water. Veel Harderwijkers zijn razend nieuwsgierig naar wat er komen gaat. (Foto: Anneke Immink)

ton in, gelukkig deels declarabel bij het Rijk. Duikers en gravers treffen inderdaad enige munitie aan. De extra kosten zullen, net als de uitkoopsommen van de bedrijven, moeten worden gedekt uit de grondverkoop voor woningbouw. Het oude bedrijfsterrein lijkt goed voor 700 woningen. Met de bebouwingsmogelijkheden op de nieuw aan te leggen wooneilanden ter hoogte van het Dolfinarium erbij biedt het Waterfront ruimte voor zo'n 1.400 woningen. De investeringen zullen zwaar op de kavelprijzen drukken. Aan de gemeenteraad wordt duidelijk gemaakt dat sociale woningbouw er hier waarschijnlijk niet inzit. Vanuit de Harderwijker bevolking klinken weer negatieve reacties. Zie je wel....

Als in 2005 meer duidelijkheid is gekomen over de kansen en risico's van de realisering van het totale Waterfront schrijft de gemeente voor het zuidelijk deel een Europese aanbesteding uit. De concessie omvat de Boulevard-omgeving met het Strandeiland, het westelijke deel ('fase 1 en 2') van voormalig bedrijfsterrein Haven met de wooneilanden, jachthaven De Knar en bedrijfsterrein Lorentzhaven. Het gaat volgens de planning om 740 woningen, 22 hectare nieuw bedrijfsterrein rond de Lorentzhaven en een nieuwe Knar met 450 ligplaatsen. De gemeente zoekt 'een ontwikkelaar voor



EEN PLÁÁTJE ! – 28 April 2005, de eerste spa voor het Waterfront is in de grond gegaan. Burgemeester John Berends, wethouder Henk Eijssenga en projectleider Luit Pijning onthullen vol trots het nieuwe aanzien van de oude Hanzestad. (Foto: Projectbureau Waterfront)

het ontwerpen, realiseren en financieren van de herontwikkeling van het Waterfront te Harderwijk die bereid is alle risico's te dragen, inclusief van sloop en bouwrijp maken en infrastructuur zoals bruggen en straten.' Het inmiddels door Soeters Van Eldonk geactualiseerde Masterplan voor het gebied wordt daarbij als kader meegegeven. Middels een voorselectie wil de gemeente minimaal vijf en maximaal acht ontwikkelaars selecteren voor deelname aan de gunningsfase. De gemeente is voornemens de opdracht te gunnen op basis van de economisch meest voordelige inschrijving. Diverse consortia tekenen in. Sommige komen met een compleet andere opzet, die in niets aansluit op het Masterplan en de jarenlange gesprekken. In 2006 gunt het gemeentebestuur de uitdagende klus aan projectontwikkelaar Johan Matser, die later opgaat in het consortium Synchron/Koopmans Bouw en aan aannemer Boskalis. Deze combinatie heeft de hoofdlijnen van het Masterplan Waterfront aangehouden en een goede bieding gedaan. Zij winnen de competitie op basis van een plan met als titel 'Het Samenspel'. Het is opgesteld door de gerenommeerde architect en latere rijksbouwmeester Liesbeth van der Pol, in samenwerking met Lodewijk Baljon, bekend landschapsarchitect.

Het consortium heeft met de kritische ogen, die commerciële bedrijven eigen is, de Waterfrontplannen van de gemeente doorgeploegd. Als ervaren projectontwikkelaar ziet het consortium aanvullende mogelijkheden voor een gunstiger verdienmodel. Uiteraard is ook het gemeentebestuur geïnteresseerd in een zo gunstig mogelijke exploitatieopzet. Op voorstel van het consortium wordt de waaier van 4 eilanden ingeruild voor twee grotere. Het architectonische beeld dat wordt opgeroepen in 'Het Samenspel' oogt aanzienlijk moderner dan de meer traditionele woonsferen die Van Eldonk had geschetst.

Nauwelijks een jaar later echter, in 2007, dient zich wereldwijd een diepe economische recessie aan. De ambitieuze plannen moeten worden bijgesteld. De kosten moeten omlaag, de inkomsten omhoog. Van Eldonk namens de gemeente en Baljon namens het consortium werken de plannen om. Veel kadewanden worden groen in plaats van gemetseld. De meeste beweegbare bruggen, inclusief een houten brug naar het strandeiland, worden vervangen



PUBLIEKSTREKKER – Bewust als eerste onderdeel werd in 2013 het Strandeiland aangelegd. Direct sloten de Harderwijkers deze plek in hun hart. De zonnige zomers en een avontuurlijk strandpaviljoen deden de rest: de harten openen voor Waterfront Harderwijk. Het zandstrand werkt ook als een magneet op toeristen. (Foto: Ton Pors)

door duikers. In een latere fase worden deze bezuinigingen deels teruggedraaid.

Synchron ziet in dat het oorspronkelijke, meer traditionele, architectonische beeld van Van Eldonk commercieel beter te verkopen is. Als in 2012 het definitieve Masterplan verschijnt, ligt het eindbeeld daarom dicht bij het oorspronkelijke masterplan. Jos van Eldonk heeft als supervisor en bewaker van het beeldkwaliteitsplan, vastgehouden aan zijn credo dat op deze unieke locatie niet mag worden bezuinigd op de kwaliteit. Lodewijk Baljon wordt vanaf dat moment namens alle partijen verantwoordelijk voor de inrichting van het hele openbare gebied.

Om de opbrengsten te vergroten sneuvelt het plan voor de bouw van een 'palingmuseum' op de kop van het schiereiland. Op deze vooruitgeschoven fraaie locatie in het verlengde van de Boulevard, bij de havenmonding, wordt nu een hoog vrijstaand appartementengebouw ingetekend. Het is dit project dat eind 2020 onder de aanduiding 'Parkvilla' volop in discussie komt wegens de voorgenomen hoogte.

In al die ruim 15 jaren sinds de lancering van de Ontwikkelingsvisie Waterfront (januari 1996 !) is intussen rond de Boulevard en Visserhaven nog steeds geen schop de grond ingegaan. Dat al eerder, in 2011, begonnen is met de aanleg van het bedrijventerrein

Lorentzhaven, de belangrijke en onmisbare eerste fase van het project, is de meeste Harderwijkers ontgaan.

In het ongeloof van de bevolking komt pas in de zomer van 2012 enige verandering als de graafmachines van Boskalis aan de Boulevard in beweging komen voor de aanleg van het Strandeiland. Toch nog iets voor de Harderwijkers zelf. Het is welbewust vooraan in de planning gezet om twee redenen: om in een vroeg stadium een goed gebaar naar de bevolking te kunnen maken. En om te voorkomen dat de ontwikkelaar afhaakt op het moment dat 'de krenten uit de pap zijn'. Voor het Waterfront-consortium levert het Strandeiland nog geen rendement op, afgezien dan van die paar duizend euro per jaar waarvoor de ondernemende Harderwijkers Victor Schölvink (architect) en Henry Staal (metaalhandelaar) het nieuwe eiland voorlopig van het consortium pachten. Het publiek sluit het Strandeiland met het alternatief ogende paviljoen Walhalla en experimentele horeca direct in de armen. Eindelijk aan de Boulevard een vrij toegankelijk strand. De ongewoon mooie zomer van 2013 draagt ook royaal bij aan de acceptatie. In voorgaande decennia moest men voor Harderwijks strandgenoegen een Dolfinariumkaartje kopen of uitwijken naar de stranden naast gemaal Lovink in Flevoland. Het Strandeiland blijkt voor zowel zonzonbidders als nieuwsgierige passanten een hartenbreker. Geleidelijk groeit het draagvlak voor het Waterfront. Het duurt daarna nog weer drie jaar eer er meer schot in de uitvoering van de plannen voor de Boulevard komt. De langverwachte metamorfose van de Boulevard gaat van start in 2016, als de uitgestrekte parkeerterreinen het veld ruimen voor een prachtige passantenhaven, de Stadshaven. Ook dit alles voor rekening van het consortium, als tegenprestatie voor de ontwikkeling en verkoop van de nieuwe woonmilieus met bijbehorend water en openbaar gebied in de *Waterfront-fases 1 en 2*.

De aanleg van het Noorder- en het Zuidereiland, de wooneilanden, is een jaar eerder, in 2015, op gang gekomen. Daarvoor is de oude jachthaven de Knar opgedoekt. De nieuwe Knar wordt op 9 juli 2016 feestelijk in gebruik genomen.

Het Masterplan in 2012. Deze sfeertekening biedt een mooi overzicht van bijna het hele Waterfront, dus inclusief het overloopterrein en de uitbreiding van Lorentz. Ook komen de eilandjes in het randmeer (de 'Natte As') goed in beeld. Het uiteindelijke plan, zoals de Harderwijkers het nu om zich heen zien, is in grote lijnen uitgevoerd, zoals op deze artists impression is weergegeven. De komende jaren worden er nog honderden woningen bijgebouwd, maar de planstructuur ligt vast.



De gemeente *als projectontwikkelaar*

Al begin 2008 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Waterfront-Zuid Waterstad goedgekeurd. Hiermee is de transformatie van het voormalige industrieterrein Haven naar woningbouw een feit. Dit deel staat in ambtelijke stukken bekend als fase 3. Het beslaat het meer oostelijke gebied tussen de Vissershaven en de N302. De gemeente Harderwijk gaat dit deel van het Waterfront voor eigen rekening en risico ontwikkelen. Het gebied rond de vroegere Lelyhaven zal worden doorsneden door enkele grachtjes om ook hier het wonen aan water invulling te geven. Het bouwprogramma omvat aanvankelijk zo'n 750 woningen in de duurdere huur- en koopsector. Onder druk van de gemeenteraad, die meer prioriteit vraagt voor betaalbare woningen, stelt het college de plannen eind 2020 bij. Zij mikt nu op 880 woningen en appartementen. Dit deel van het Waterfront valt buiten de supervisie van Van Eldonk. Voor het eerste deelproject van 126 woningen en appartementen is vanaf 2020 de bouwcombinatie BPD/Trebbe de projectontwikkelaar. BPD (voorheen Bouwfonds) is ook in Harderweide (Drielanden) partner van de gemeente.

Fase 3 was tot nog toe gebruikt als tijdelijk parkeerterrein voor toeristen. Uit oogpunt van kostenbeheersing is er namelijk de afgelopen jaren voor gekozen de aanleg van het overloopterrein en de bouw van de parkeergarages zo ver mogelijk in de tijd door te schuiven, maar langer uitstel is niet meer verantwoord. Op 24 juli 2020 wordt het overloopterrein ten noorden van de N302 opgeleverd en in gebruik genomen. Het biedt ruimte aan 1900 voertuigen. Het plan is om het terrein te overkoepelen met een scherm van zonnepanelen. Het initiatief daartoe ligt bij de lokale energie-coöperatie Endura. Ruim zeventuizend zonnepanelen moeten er komen. Vandaar de naam van het parkeerterrein: 'Zonneweide'.

Architect en stedenbouwkundige Jos van Eldonk werkt sinds zijn aantreden onverdroten door aan de ontwikkeling van de Waterfrontplannen. Hij heeft meer grote stadsontwikkelingen

gedaan en onderkent de unieke mogelijkheden die Harderwijk hier met zijn centrale ligging, zijn randmeren en het Dolfinarium voorhanden heeft. Zijn manier van omgaan met de politiek, maar ook met het nog altijd kritische publiek, dwingt bewondering af. Talrijke bijeenkomsten belegt hij, soms in de vorm van 'ateliers', brainstormavonden waar iedereen wilde ideeën en wensen mag inbrengen. Met een klankbordgroep voor direct belanghebbenden weten hij en het gemeentebestuur de ongeruste Boulevardondernemers, de zich bedreigd en ingesloten voelende binnenstadbewoners en anderen bijeen te houden.

Naarmate de plannen concreter worden groeit het vertrouwen. Daaraan draagt bij dat het Strandeiland bijzonder blijft aanslaan en ook dat de Provincie Gelderland geregeld bijdragen levert, waaronder veel financiële. Dat is hoognodig, want onderdelen zoals het Strandeiland, de herinrichting van de Boulevard met zijn Stadshaven en de sanering van het asbest kosten tientallen miljoenen. Die zijn alleen terug te verdienen met woningbouw die nog steeds niet van de grond is gekomen. De grondprijs is in dergelijke projecten afhankelijk van de aard (hoogte, aantal) en prijs van de woningen. Daarbij speelt ook de uitstraling van het aanbod, dus de gretigheid van potentiële kopers een rol. De bedoeling is dat er 1.400 woningen verrijzen, deels op twee eilanden omringd door water. Raad en publiek zien graag dat er ook betaalbare woningen worden gerealiseerd, maar daarmee zullen de exploitatietekorten groter worden. De gemeente voert niettemin stevige onderhandelingen met het consortium, dat de eisen van de gemeente moet omzetten in rendabele bouwplannen en verkoopprijzen. Intussen wordt onder woningzoekenden de toenemende gretigheid merkbaar. Na de economische dip van 2011 is de economie weer opgekrabbeld. Bovendien is de hypotheekrente historisch laag en blijven de prijzen van koopwoningen onverminderd stijgen. De website 'Wonen in Waterfront' trekt dan ook vanaf de lancering in mei 2013 veel belangstelling. De eerste woningbrochure verschijnt in september 2013. Verkoopmakelaar Brandt krijgt de handen vol, een beeld dat tot op de dag van vandaag voortduurt. Het Waterfront is een populaire woonwijk geworden, met attractieve woningen op een perfecte locatie bij het water en pal naast de Binnenstad.



SPANNEND - In 2015 start dan eindelijk de bouw van de eerste woningen. Het is een spannende fase: slaat de beoogde architectuur aan bij het koperspubliek? De stress is van korte duur: de huisjes op het Zuidereiland blijken erg gewild. Het jasje mag dan modern zijn, de uitstraling van de woningen borduurt voort op de bebouwing van de Binnenstad. De smalle straatjes schrikken de kopers niet af, integendeel het wordt als intiem ervaren. (Foto: Anneke Immink)

‘Harderwiekse’ woningbouw

Die stijl van de wijk, met vrij smalle straatjes en nostalgische designtrekjes, is waar de ontwerpers van de woningen aan vasthouden. De wijk Waterfront wordt geen doorsnee nieuwbouwwijk, het moet een beetje Harderwieks blijven aanvoelen, zeker op het Zuider- en Noordereiland. In juli 2014, bijna twintig jaar na de eerste Waterfront-plannen, wordt dan eindelijk op het Zuidereiland de eerste paal geslagen.

Terwijl bedrijventerrein Lorentzhaven geleidelijk gevuld raakt, de watersportbedrijven rond de Pasteurhaven hun eigen biotoop creëren en de woningbouw op gang komt, is er aan de Boulevard nog weinig beweging te ontdekken. Het Strandeiland trekt wel volop bezoek. Het sleept zelfs in 2014 de Gelderse Prijs voor ruimtelijke kwaliteit in de wacht. Juryvoorzitter Jan Terlouw roemt het strandeiland als een ‘eigentijdse oplossing om de relatie tussen stad en water te herstellen’. Het simpele Strandeiland, met weinig meer dan zand en een soortement horeca-keet, is wat het Waterfront uit eeuwig slaap heeft weten te wekken.

In de monding van de Vissershaven, tegenover de wooneilanden, verschijnt in 2018 een voor Harderwijk nieuw fenomeen: boothuizen. Echt een toegevoegde waarde aan de waterkant, ook visueel, maar de aanleiding hiervan is opmerkelijk en creatief uitgedacht: geluidwering. Het Dolfinarium legt namelijk met zijn openlucht-shows in het zeeleeuwentheater een ‘geluidsdeken’ over een deel van het Waterfront. Als gevolg hiervan kan een omvangrijke zone rond het bedrijf zonder geluidwerende maatregelen niet voor woningbouw worden aangewend. Consequentie: minder inkomsten uit grond- en woningverkoop. Jos van Eldonk heeft daarom in zijn Masterplan (2006) naast het Dolfinarium een rij van tweemaal twintig boothuizen voor niet-permanente bewoning ingetekend, als aantrekkelijke en profijtelijke vorm van geluidscherm. Genoeg is dit nog niet. Gemeente en Dolfinarium komen overeen dat het openlucht zeeleeuwentheater

half wordt overkapt. De gemeente betaalt mee en spaart daardoor andere kosten voor geluidwering uit.

Op het stadhuis lopen nog discussies met belanghebbenden over de herinrichting van de Boulevard. Hoe blijven de bedrijven tijdens en na de ingrijpende *make over* bereikbaar? Waar kunnen de omwonenden hun auto kwijt als de parkeerterreinen plaatsmaken voor havens en *leisure*? Parkeergarages zijn voorlopig nog niet in zicht. Uiteindelijk worden de gemeente en de klankbordgroep van belanghebbenden het eens over oplossingen en keert de rust aan de Boulevard terug. Eind 2014 moet het Waterfront wel weer een nieuwe tegenvaller incasseren. Plannen voor een theater nabij het Dolfinarium stranden; investeerders zien er onvoldoende brood in.



VERBINDINGSBRUG - Ophaalbruggen vormen een essentieel onderdeel in de plannen van stedenbouwkundige Jos van Eldonk. Twee van deze bruggen verbinden de boulevard met het Dolfinarium-eiland. Een derde brug verbindt de boulevard met de nieuwe woonwijk. Een vierde brug heeft de eindfase niet gehaald: de op palen rustende houten brug naar het Strandeiland werd op het laatste moment geschrapt en vervangen door een dam. (Foto: Anneke Immink)

Van droombeeld naar dronebeeld

De laatste zes, zeven jaar verkleurt het Waterfront geleidelijk van droom naar werkelijkheid, van megalomaan *idee fixe* naar bewonderd en begeerd project. In deze realisatiefase onttrekt veel zich aan het publieke blikveld. De vraagstukken, onderhandelingen en besluiten spelen zich af achter de deuren van het stadhuis en meer nog op de burelen van de Waterfrontpartners en in hun gele bouwkeet ergens in het Waterfront. Niet meer het 'wat' maar het 'hoe' en 'hoe duur', de *business*, bepaalt het overleg tussen de belanghebbenden. De woningmarkt neemt het over.

De ondernemers aan en rond de Boulevard hebben inmiddels hun bezwaren ingeruild en grijpen hun kansen. Ze trekken samen op en uiten zich veel positiever wanneer hinder hun pad kruist. Er wordt flink geïnvesteerd in zaken en terrassen. Een goed teken. Ook de meeste Harderwijkers zijn uitgesproken positief geworden. Sinds de spectaculaire openingsshow boven het water van de Stadshaven, op 26 april 2018, kuiert de gemiddelde Harderwijker maar al te graag over de Boulevard die hij vroeger juist vermeed. En menigeen kijkt verlekkend rond op de woon-eilanden van het Waterfront. Menige toerist vraagt zich af in welk Harderwijk hij is beland, al zullen de Vischpoort, het Dolfinarium en de inmiddels fraai gerestaureerde en aangelichte stadsmuren hem vertrouwd voorkomen.

Het vernieuwde Harderwijk bouwt ook onder de vaderlandse watersport-passanten een goede naam op. De uitstekend geoutilleerde Stadshaven breekt in 2020 alle oude bezoekersrecords. En voor de enkele booteigenaar die afkerig is van 'zien en gezien worden', de natte variatie van bermtoerisme, ligt om de hoek naast het aquaduct de moderne nieuwe jachthaven De Knar.

Het Strandeiland is onverminderd een populaire plek voor zowel Harderwijkers als bezoekers van elders. Harderwijk is aanzienlijk levendiger geworden, juist ook aan de waterkant. En parkeren,

dat aloude vraagstuk, is geen probleem meer en niet langer beeld verstorend. Bekijk Harderwijk op recente luchtfoto's en het is duidelijk: de stad Harderwijk heeft zich met verve terug naar het water gewend. Het gemeentebestuur trekt deze lijn zelfbewust door. In 2020 investeert Harderwijk ruim een miljoen euro in de herinrichting van de Wellen tot promenadegebied en een landschappelijk vernieuwde natuurijsbaan. En op de kruising van Stads- en Visserhaven verrijst in het voorjaar van 2021 een nieuw havenkantoor in dezelfde stijl als de Visafslag en Botterloods verderop naast de Molen. Het gebouwtje huisvest ook sanitaire voorzieningen voor de watersportpassanten. Kers op de taart is een overdekt leugenbankje. Hier kunnen Harderwijkers terugblikken op het Harderwijk van vroeger. Er is heel wat veranderd de laatste jaren.... Harderwijk mag zich anno 2021 weer met recht stad aan het water noemen. Hoe Harderwijk zich de komende tijd ook verder ontwikkelt, zijn aloude karakter kan de stad de komende eeuwen niet meer verloochenen. Waterfront Harderwijk heeft het aanzien van Harderwijk definitief veranderd en versterkt.

*Govert van der Boom (1948) was als communicatieadviseur bij de gemeente Harderwijk betrokken bij het Waterfront Harderwijk. De inhoud van dit boek is gebaseerd op herinneringen van de auteur, geverifieerd en aangevuld door documenten en gesprekken met oud-wethouder Kees Kooijman, de projectleiders Waterfront Luit Pijning, Frank Brouwer en Hans Glastra, de gemeentelijke stedenbouwkundigen Hans Droog, Bert Brands, Frits Kroese en Tyco Ferwerda. Met dank aan Tiemen Goossens van het Streekarchivaat Noordwest-Veluwe. De meeste oude foto's zijn afkomstig uit het fotoarchief van Stadsmuseum Harderwijk (Peter Overeem) en het kaartmateriaal van het Projectbureau Waterfront. De luchtfoto's zijn belangeloos beschikbaar gesteld door Bram van de Biezen/Hollandluchtfoto en Henk Merjenburgh
Eindredactie: Jan Ruijne/Herderewich
Vormgeving en druk: Ton van der Gaag/gewoonton.nl
Juni 2021*



Lang, lang geleden... maar nog steeds zichtbaar

Harderwijk heeft een lange en bewogen geschiedenis. Herderewich wil daarom zoveel mogelijk mensen kennis laten maken met de geschiedenis van Harderwijk en Hierden en zo bijdragen aan het behoud van de historie en de monumenten van onze stad en ons dorp.

Herderewich maakt daarvoor gebruik van lezingen, excursies en publicaties. Ook de openstelling voor bezichtiging van de mooie, door haar beheerde, historische Vischpoort op feestelijke dagen draagt hieraan bij. De vereniging onderhoudt adviserende contacten met de gemeente en bevordert het historisch onderzoek. Daarnaast geeft Herderewich haar kwartaalblad 'Vittepraetje' uit.

Wilt u bijdragen aan en betrokken zijn bij het behoud van de historie van Harderwijk en Hierden en profiteren van de voordelen van een lidmaatschap?

Schrijft u zich in via onze website www.herderewich.nl





De deelnemers aan het consortium, in vlaggen verbeeld. De beeldmerken van baggeraar Boskalis, projectontwikkelaar Synchroon, bouwer Koopmans TBI, de gemeente Harderwijk en provincie Gelderland.

(Foto: Projectbureau Waterfront)

