

Omgevingsprogramma Oud Urk

gemeente Urk
december 2025

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**4**
2.	**Ruimtelijke Analyse**	**8**
2.1	Ontstaansgeschiedenis	10
2.2	Ruimtelijke structuur	12
2.3	Openbaar Gebied	14
2.4	Verkeer	16
2.5	Groen	18
2.6	Cultuur en bezoekers	20
2.7	Maritiem	22
2.8	Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor het oude dorp	24
3.	**Toekomstbeeld**	**26**
3.1	Wat willen we bereiken	30
3.2	Verkeer	32
3.3	Wonen	38
3.4	Voorzieningen	42
3.5	De haven	50
4.	**Verkenning Klifweg en Haven**	**56**
5.	**Uitvoering van de visie**	**62**

Voorwoord

Urk is een plek met een uniek karakter. Het oude dorp, met zijn authentieke huisjes, smalle stegen en levendige haven, vertelt het verhaal van een gemeenschap die al generaties lang leeft met en van het water. Het is een plek waar traditie voelbaar is in de stenen, maar waar tegelijkertijd volop wordt geleefd, gewerkt en ondernomen. Juist in deze dynamiek ligt de uitdaging: het behoud van wat waardevol is, en het ruimte geven aan nieuwe ontwikkelingen die passen bij deze tijd én de toekomst.

Met het programma Oud Urk zetten we als gemeente een belangrijke stap richting die toekomst. Het programma geeft richting aan de ontwikkeling van het oude dorp, de Klifweg en de haven. Het is een uitnodiging om samen met bewoners, ondernemers en andere partners te werken aan een aantrekkelijk, leefbaar en vitaal Urk.

De opgaven waar we voor staan zijn veelzijdig: verkeersveiligheid en parkeren, het versterken van het historisch karakter, ruimte voor wonen én werken, het verbeteren van de openbare ruimte en het versterken van een robuuste economische structuur. Daarbij is er niet één oplossing, maar zijn er keuzes nodig. Keuzes die we samen willen maken, op basis van een gedeeld toekomstbeeld.

Het programma is nauw verweven met de bredere ambities zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Urk. Het helpt om die ambities te vertalen naar concrete maatregelen, projecten en investeringen. Tegelijk is het programma geen eindpunt, maar een levend document: het groeit mee met nieuwe inzichten, initiatieven uit de samenleving en voortschrijdend beleid. Dit voorwoord markeert het begin van een gezamenlijke reis.

Met de programma als basis zorgen we dat het oude dorp zijn ziel behoudt, en tegelijk toekomstbestendig wordt ingericht. Een dorp dat blijft ademen wat het altijd al was: eigenzinnig, verbonden met de haven en trots op zijn identiteit. En bovenal: een fijne plek om te wonen, te werken en te zijn.

Willem Foppen
Wethouder Ruimtelijke Ordening
Gemeente Urk



1. Inleiding



Een toekomstbeeld voor oud Urk

Het oude centrum van Urk is het hart van onze gemeenschap en een uniek stukje Nederland. De nauwe straatjes, traditionele vissershuisjes en rijke maritieme geschiedenis maken het tot een plek die niet alleen dierbaar is voor de inwoners, maar die ook bezoekers uit het hele land en daarbuiten aantrekt. Het is een plek waar verleden, heden en toekomst samenkomen.

De afgelopen jaren zijn er echter uitdagingen ontstaan die vragen om een gezamenlijke visie. Verkeersdrukte, parkeerproblemen, het behoud van groen en o.a. de groei van bezoekers roepen vragen op over hoe we ons centrum leefbaar en aantrekkelijk kunnen houden. Tegelijkertijd willen we onze identiteit behouden en versterken, terwijl we ook ruimte willen bieden voor ontwikkelingen die de kwaliteit van ons leven verbeteren.

Deze visie is een antwoord op die uitdagingen. Het biedt een integrale benadering om een balans te vinden tussen behoud en vooruitgang. De voorstellen die in dit document worden beschreven, zijn voortgekomen uit intensieve gesprek- ken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Ze weerspiegelen onze gedeelde ambitie om het oude centrum niet alleen te bewaren, maar ook te laten bloeien.

Met deze visie leggen we een fundament voor een toekomst waarin Urk haar unieke karakter behoudt, de leefbaarheid versterkt en een gastvrije, duurzame bestemming blijft. Daarbij richten we ons in de eerste plaats op de bewoners en daarnaast op het prettig verblijven van de bezoeker van het oude dorp. Samen bouwen we aan een levendig, historisch en toekomstbestendig oude dorp.



Hoe gebruiken we dit programma?

Het Programma Oud Urk vormt het leidende instrument voor de uitvoering van de ambities die zijn vastgelegd in dit programma. Het programma is daarmee meer dan een lijst met projecten; het is een sturingsmiddel dat richting geeft aan keuzes, afwegingen en prioriteiten in de fysieke leefomgeving van het oude dorp. Het document fungeert als afwegingskader: het helpt bij het maken van keuzes als niet alles tegelijk kan, op basis van urgentie, draagvlak en bijdrage aan de lange termijnvisie. Tevens biedt het een kapstok voor uitvoering, want het geeft richting aan maatregelen die opgepakt kunnen worden.

Met dit programma maken we ook de doorvertaling van visie naar uitvoering. De abstracte uitgangspunten uit het ruimtelijke beleid (zoals geformuleerd in de Omgevingsvisie Urk 2030) krijgen een meer tastbare vorm in herinrichtingen, investeringen en samenwerkingen. Het opstellen van dit programma heeft ons geleerd dat we gebiedsgericht willen werken, met inzet van maatwerk per straat/buurt of deelgebied, in overleg met bewoners en ondernemers. Tenslotte zullen we (een deel van) de toekomstige maatregelen en vastgestelde keuzes ook juridisch gaan verankeren in het Omgevingsplan.

Ontwikkelingen in het oude dorp raken Urk als geheel. De parkeerdruk in het oude dorp wordt gevoeld in omliggende wijken. De positionering van het oude dorp raakt ook andere winkelkernen op Urk. Ook de richting waarin het haventerrein en de Lemsterhoek zich ontwikkelen zijn nauw met elkaar verbonden. Daarom is het programma ontwikkeld in nauwe samenhang met sectoraal beleid zoals het programma detailhandel, en met gebiedsgerichte ontwikkelingen waaronder de Lemsterhoek.

Natuurlijk is dit programma niet alleen van belang voor de fysieke leefomgeving. We onderkennen ook het belang ervan in relatie tot andere projecten en programma's die op Urk al aanwezig zijn. Zo zijn we op Urk al bezig met bijvoorbeeld Golfbreker, Durf en Veilig Uitgaan. In de projecten werken we mede vanuit drie hoofdopgaven (Verwey Jonker, 2023):

- Weerbaarheid versterken
- Jongeren perspectief bieden
- Ruimte voor de ontwikkeling van Urk

Voor het succes van de uitvoering van dit programma én de andere projecten en programma's is het essentieel dat we de onderlinge afhankelijkheden herkennen en erkennen. Er zijn de nodige verbanden tussen keuzes en maatregelen in de veiligheids- en sociale projecten/programma's die gevolgen hebben of navolging dienen te krijgen in het fysiek domein. Een voorbeeld hiervan zijn de beleidskeuzes rondom Veilig uitgaan, Jeugdhonkenbeleid en de relatie met de reguliere horeca. De maatregelen als geheel zullen elkaar ook versterken. Daarom is het van belang dat de samenhang verder uit te werken in toekomstige beleid, en ook richting uitvoering vast te blijven houden.

Het programma is niet alleen van de gemeente. Het is ook van de mensen die er wonen, werken, ondernemen of betrokken zijn bij Urk. Daarom zetten we het programma ook in als 'platform' voor samenwerking. Vanuit een gedeelde ambitie brengen we partijen bijeen: overheid, bedrijfsleven en bewoners. Met dit programma bieden we structuur, duidelijkheid en ruimte voor initiatief.

Hoe is het programma gemaakt?

Het programma is tot stand gekomen door middel van een uitgebreid participatietraject. Het doel van de bij het maken van dit programma is meerledig: het verrijkt de inhoud van het programma door inbreng van kennis van Urk, het vergroot de betrokkenheid van inwoners & ondernemers en andere partijen bij hun leefomgeving, het genereert bewustwording van de uitdagingen en elkaars standpunten en het draagt bij aan het samen werken aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Gedurende een periode van een jaar zijn bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken via een reeks wijkavonden, persoonlijke gesprekken, en inloopavonden. In de eerste serie gesprekken is vooral de vraag over leefbaarheid is aan bod gekomen. De participanten hebben aangeven welke knelpunten er in hun (directe) woonomgeving spelen. Er zijn vele uiteenlopende knelpunten geïnventariseerd: op het gebied van parkeren en verkeersveiligheid. In de tweede serie gesprekken hebben bewoners aan de hand van 4 denkbeeldige toekomstscenario's onderling het gesprek gevoerd over de voor- en nadelen van keuzes die gemaakt kunnen worden ten aanzien van o.a. verkeer en parkeren, winkels, toerisme/bezoekers, groen, leefbaarheid etc. Tijdens die avonden is de inwoners gevraagd welke onderdelen van de scenario's men aansprak en welke zaken niet perse de voorkeur hadden.

Tijdens persoonlijke gesprekken met de BIZ en individuele ondernemers zijn de ondernemersbelangen naar voren gebracht. Deze belangen zijn niet 1-op-1 verenigbaar met belangen die bewoners nastreven. Zowel ondernemers als bewoners beseffen dat het niet mogelijk is op ieder thema overeenstemming te vinden. Verschillende meningen en verschillende belangen dragen hieraan bij. Wel is er in zijn algemeenheid overeenstemming over het feit dat we als gemeente en samenleving wel keuzes moeten maken en actie moeten nemen. Niets doen is niet de oplossing en gaat de geïnventariseerde knelpunten niet oplossen.

De komende periode zetten we dit proces voort: bij de uitwerking van scenario's voor de haven, het opstellen van uitvoeringsprogramma's en het toetsen en bijstellen van maatregelen blijven we de samenwerking zoeken. Zo blijven we bouwen aan ons oude dorp.

2. Ruimtelijke analyse





2.1 Ontstaansgeschiedenis

Urk is van oorsprong een eiland, gevormd door een keileemheuvel. Door klimaatwijzigingen is het eiland in de loop van tijd continu van vorm veranderd. Dankzij het aanleggen van een beschermend palenscherm en een stenen glooiing vanaf 1662, veranderde het eiland tot 1939 nauwelijks van vorm. In dat jaar werd de Noordoostpolder drooggelegd, wat voor Urk de start van een grote serie transformaties betekende.

Het ontstaan van het stratenpatroon

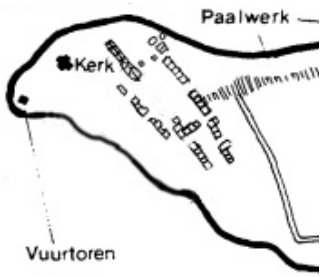
De eerste bebouwing van Urk vond plaats in de luwte van de keileemheuvel. Knotpopulieren en knotwilgen voor de huizen functioneerden als zonwering. De voorgevels werden op een strakke rooilijn geplaatst, in contrast tot de onregelmatige structuur van de achtergevels. Ook toen al werden de huizen van elkaar gescheiden door smalle steegjes.

Het stratenpatroon van het oude dorp volgt de hoogtelijnen van de keileembult. Bij een helling in het landschap liepen de straten vrijwel evenwijdig aan de hoogtelijnen, om steile stukken te voorkomen. Verbindingen dwars op deze straten kregen de vorm van trappen, diagonale steegjes of zigzagstraatjes. Dit is met name herkenbaar in de oudste wijken van Urk (Wijk 5 en 6).
Vanaf de bouw van Wijk 2 ontwikkelt het stratenpatroon meer planmatig. De laatst gebouwde wijken van het oude dorp, de Wijken 7 en 8, zijn ontworpen volgens de Tuindorp gedachte. Deze planmatig opgezette wijken kregen bredere straten met ruime voor- en achtertuinen, waardoor het karakter sterk verschilt van de rest van het oude dorp.

De groei van de haven

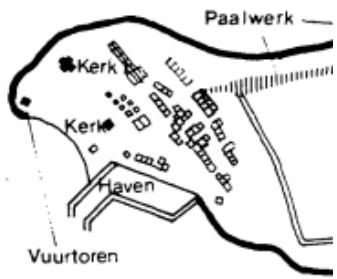
In de periode van 1877 tot 1898 vonden er belangrijke infrastructurele ontwikkelingen plaats, waaronder het uitdiepen van de oostelijke en westelijke haven. In 1903 werd een nieuwe buitenhaven aangelegd, die in 1936 werd uitgebreid. Aan de oude haven lagen toen drie scheepswerven. De bebouwing langs de haven werd sterk verdicht. In 1940 kwam de Urkervaart gereed, die uitmondt in

1792



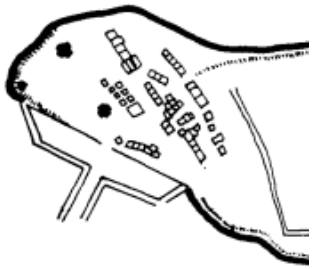
Eerste bebouwing in de luwte van de keileemheuvel

1852



Aanleg van de eerste haven, in combinatie met woningen en een tweede kerk

1875



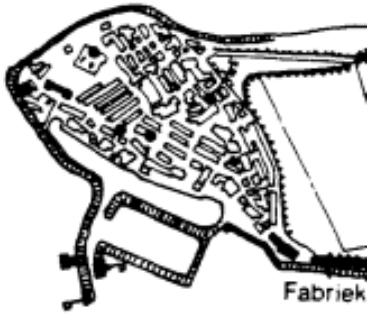
Uitbreiding van de haven

1911



er ontstaat een gesloten bouwfront naar de haven, aanleg eerste buitenhaven

rond de inpoldering



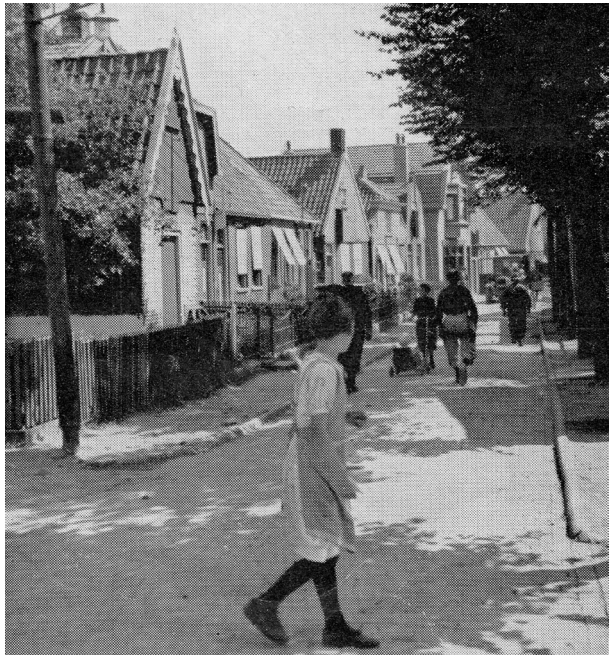
Aanleg van Wijken 7 en 8, gecombineerd met uitbreiding van de buitenhaven in 1936

bron: Het Oversticht

de werkhaven van Urk. Vanaf 1913 werd een rioleringsstelsel aangelegd en begon men met de bestrating van de dijken en kades.

Inpoldering en nieuwe toegangswegen

In 1932 werd de Zuiderzee door de Afsluitdijk veranderd in het IJsselmeer. In 1939 werd Urk verbonden met het vaste land middels de Wester- en Zuidermeerdijk. Vervolgens werden de Urkerweg en Domineesweg aangelegd voor de ontsluiting van het voormalige eiland. De Klifweg kreeg hierdoor een nieuwe rol als de hoofdentree van het oude dorp.



Historische situatie Raadhuisstraat



Historische situatie Klifweg

2.2 Ruimtelijke structuur

Dankzij het historische groeiproces over een markante bult in de zee, kon Urk zich ontwikkelen tot een dorp met een sterk eigen karakter. Hoewel een groot deel van de oorspronkelijke bebouwing ondertussen vervangen is, zijn de historische structuren van het dorp nog steeds sterk herkenbaar.

Op grote schaal zijn de de historische kustlijn en de dijk structuurbepalende elementen in het dorpsweefsel. Ook de verschillen in het bebouwingspatroon, waarin iedere wijk zich onderscheidt van haar buren, draagt bij aan de herkenbaarheid van het oude dorp.

Op kleine schaal zijn met name de hoogte-verschillen, schuine, zigzaggende straatjes en de vorken (Y-vormige splitsingen in het stratenpatroon) kenmerkend. De pagina hier-naast toont hier een aantal voorbeelden van. Ook kent het dorp een aantal karakteristieke historische gebouwen, zoals de Bethelkerk, het Kerkje aan de Zee, en de vuurtoren. Verschillende gebouwen zijn beschermd als gemeentelijk monument of rijksmonument.





Verschillende soorten steegjes





Vormgeving hoogteverschil door bulten





Informele en laagdrempelige beleving straat



Veel borden in het oude dorp, soms ook veel op één plek



Drukke bezetting van nauwe straten door voertuigen en containers voor bouwafval



2.3 Openbaar gebied

Op nog kleinere schaal zijn details zoals type bestrating, geveldetails, omgang met het hoogteverschil en omgang met groen beeldbepalende elementen. Door middel van de kleur van de betegeling is in het oude dorp de ruimte voor het type weggebruiker aangegeven. De gele betegeling duidt doorlopende voetgangersroutes en toegang tot eigen erven aan. De rode betegeling duidt een standaard weg aan voor zowel fietsers, auto's en voetgangers.

De kaart hiernaast en de afbeeldingen op de volgende pagina's laten zien hoe deze elementen zijn toegepast en uit welk soort gebieden het oude dorp bestaan.



Legenda

- Plein
- Brede steeg / pleintje
- Steeg
- Oudste straten
- Reguliere straten
- Entreewegen
- Toeristische route
- Strandzone
- Parkeerplein
- Parkeerterrein





Pleintjes tussen achterzijdes en voorzijdes van bebouwing





Looppaden en toegang tot eigen erf worden aangegeven door gele klinkers





Standaard materialisering in het oude dorp met gebakken rode straat klinkers.



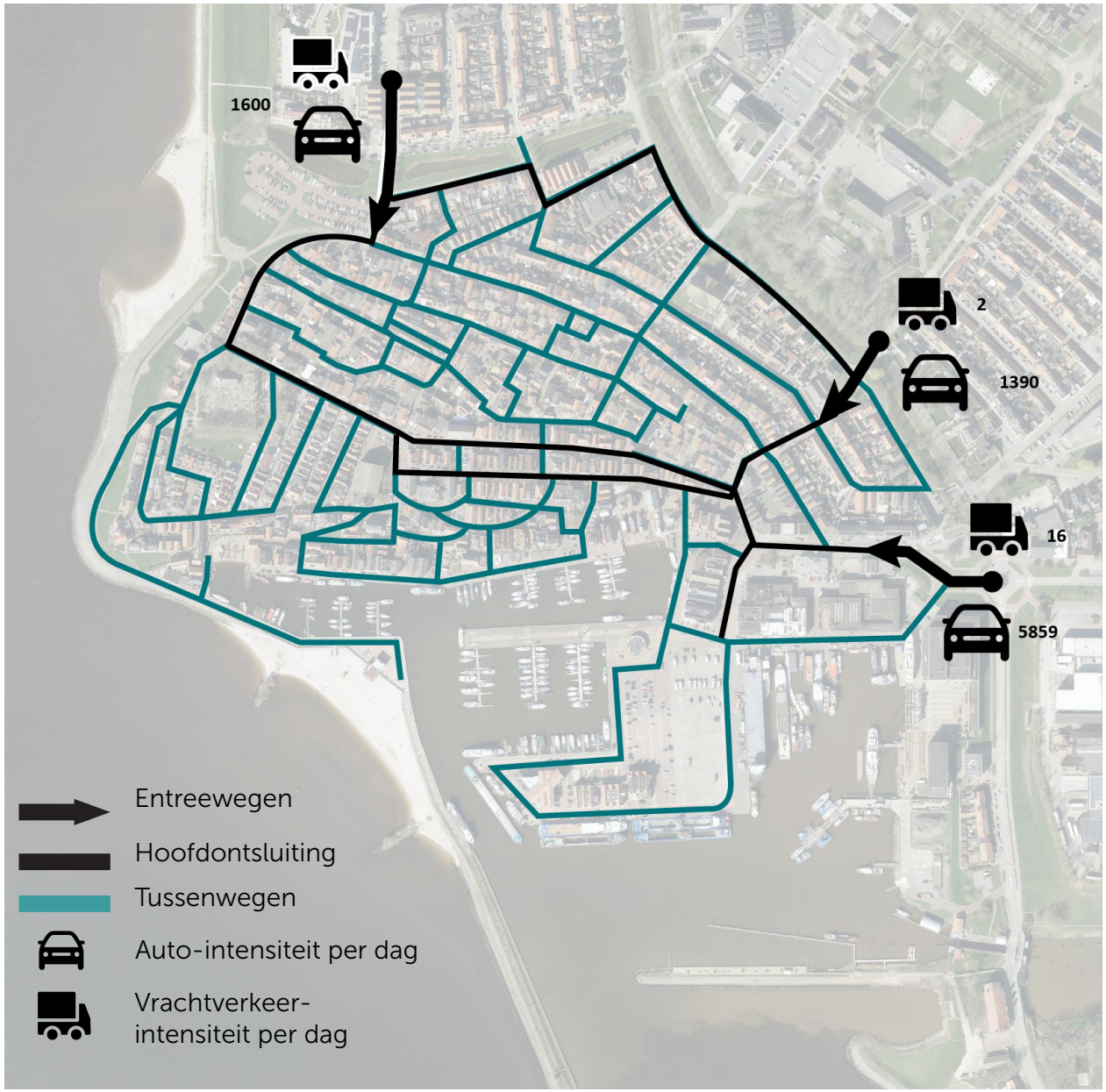
Aanduiding voormalig palenscherm door middel van betegeling

2.4 Verkeer

De Klifweg aan de oostkant vormt nu de doorgaande verbinding van het oude dorp. Aan de noord- en oostkant is het oude dorp door secundaire wegen over de singel verbonden met de rest van Urk.

Het oude dorp bestaat uit verschillende type wegen. De ontsluiting vindt voornamelijk langs de zuidrand (haven, vuurtoren etc.) plaats via éénrichtingsverkeer. Vaak zijn ook de smallere wegen in éénrichtingsverkeer uitgevoerd. De bredere ontsluitingswegen en toegangswegen van het oude dorp o.a. de Klifweg) zijn uitgevoerd in tweerichtingswegen.

De tweerichtingsituaties in de meest smalle straten van Urk (Wijk 5 en 6), worden door de bewoners niet per se als vervelend ervaren. Wel wordt de straatbreedte van de Slikhoogte (weg naar de vuurtoren vanaf Wijk 7) als te smal ervaren.



Adviespunten uit participatie:



Strenger handhaven van het parkeerbeleid, vooral in de avonduren



Zwaar verkeer en bedrijfsbussen weren uit het oude dorp



Bezoekers kunnen beter op de haven parkeren. Reserveer het parkeren langs woonstraten voor bewoners



2.5 Groen

De groenstructuur van het oude dorp bestaat uit de dijk en de begrenzende singel. Verder bevat het oude dorp vrijwel geen groen, met als uitzondering Wijk 3, waar nog langs beeldbepalende monumenten groen is te vinden. Ook zijn er nog zeer kleine plantsoenen/hofjes te vinden in deze wijk, maar het groen in de overige wijken is in de loop van de tijd steeds minder geworden.

Particulier groen is hier en daar aanwezig, maar vormt geen duidelijke herkenbare aanwezigheid in de afzonderlijke straten of wijken. Desondanks zijn er bomen aanwezig in vrij kleine ruimtes, wat soms ten koste gaat van de openbare straat.

Adviespunten uit participatie:

Voeg groen toe waar het kan

Bescherm het aanwezige groen

Verbeter de waterkwaliteit





Particulier groen en openbaar is vrijwel afwezig, met uitzondering van enkele straten.





Prins Hendrikstraat (Wijk 2): bomenlaan nog aanwezig.



Groen in het Tuindorp (Wijk 7 en 8) vooral op eigen terrein aanwezig.



Zeer informeel en beperkt particulier groen aanwezig in de meeste Wijken.



Beperkte ruimte voor bomen in openbaar gebied.





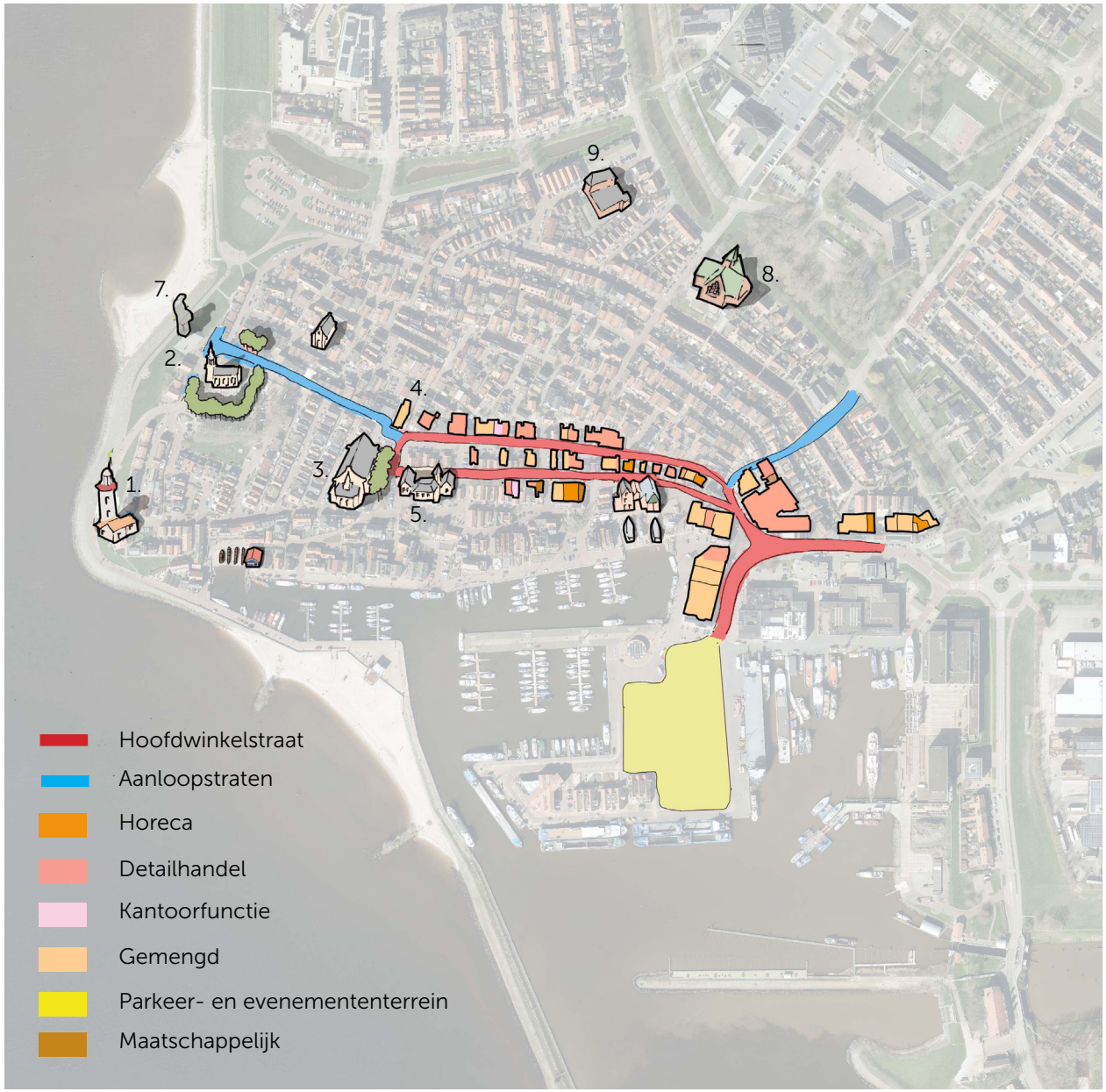
Openbaar groen in het oude dorp bevindt zich aan de dijkzone en in Wijk 3.

2.6 Cultuur en bezoekers

Oud Urk bevat een verscheidenheid aan bebouwing die beeldbepalend en richtinggevend zijn voor het oude dorp. Dit is vaak historische en monumentale bebouwing, dat als 'landmark' beschouwd kan worden. De volgende monumentale gebouwen zijn hieronder toegelicht en weergegeven op de kaart.

1. Vuurtoren van Urk
2. Oude Kerk/ Kerkje aan de zee
3. Bethelkerk
4. Gereformeerde pastorie
5. Oude raadhuis met burgemeesters- en dokterswoning
6. Oude Scheepswerf
7. Vissersmonument
8. Petrakerk
9. Rode Kruisgebouw

Bij de inwonerparticipatie kwam naar voren dat er belang aan wordt gehecht om deze panden te beschermen en in stand te houden. Voor evenementen geldt dat inwoners waarde hechten aan de culturele evenementen die op Urk gehouden worden.



Adviespunten uit participatie:

De uitstraling van de Klifweg past niet bij de entree van het dorp

Pleintjes en terrassen voor daghoreca zijn gewenst, op plekken met voldoende ruimte

Overlast (geluid, verkeer en afval) in Wijk 2 moet aangepakt worden.



2.7 Maritiem

Het zuidelijke deel van het oude dorp bestaat uit haventerrein en strand. Het havengebied zelf bestaat ook weer uit verschillende types havens. De Oost- en Westhavenkade is meer ingericht en in gebruik als jachthaven, terwijl de Klifkade gebruikt wordt als werkhaven waar niet alleen kotters, maar ook binnenvaartschepen aanmeren. Het meest zuidelijke gebied van de haven is een gebied waar de IJsselmeervissers en de visafslag een plek hebben en waar tegelijkertijd ruimte is gemaakt voor boten ten behoeve van opvang van Oekraïense vluchtelingen.

De druk op deze haven is hoog. De buitendijkse haven is namelijk nog niet aangelegd waardoor er op dit moment nog geen mogelijkheid is voor veel schepen om elders aan te meren. In deze visie zal met de toekomstige ontwikkeling van de buitendijkse haven wel rekening mee worden gehouden.




MACHINEFABRIEK HOEKMAN BV

2.8 Sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor het oude dorp

Sterktes

- Unieke landmarks en authentieke uitstraling
- Rijke Urker historie
- Weinig leegstand (niet bewoonde panden)
- Kleinschalig (alles is te belopen)
- Parkeerterreinen langs de rand van het oude dorp
- Sterke sociale contacten onder bewoners
- Wonen en werken nauw met elkaar verbonden
- Trekpleister
- Uniek havengebied

Zwaktes

- Geen aantrekkelijk entreegebied
- Veel autoverkeer in alle richtingen
- Hoge parkeerdruk
- Hoge druk op de openbare ruimte (containers, busjes etc.)
- Veel sociale overlast (met name in het weekend)
- Weinig groen (door weinig ruimte)
- Weinig speelplekken
- Weinig uitgaven door toeristen
- Eenzijdig horeca-aanbod

Kansen

- Toevoegen nieuwe functies
- Ontwikkelen aantrekkelijke entree
- Sturing op toerisme
- Kleinschalig groen toevoegen
- Gebruik maken van onbenutte ruimte parkeerterrein haven
- Isoleren van woningen in het oude dorp

Bedreigingen

- Groeiende versnippering/spreiding van winkels
- Afkalvend winkelaanbod en daarmee een gebieds-vreemde invulling (verkoop aan investeerders)
- Door toenemend autogebruik zet het parkeren de leefbaarheid verder onder druk
- Het nog aanwezige groen moet wijken voor andere voorzieningen

3. Toekomstbeeld





Urk groeit, het oude dorp behoudt haar karakter

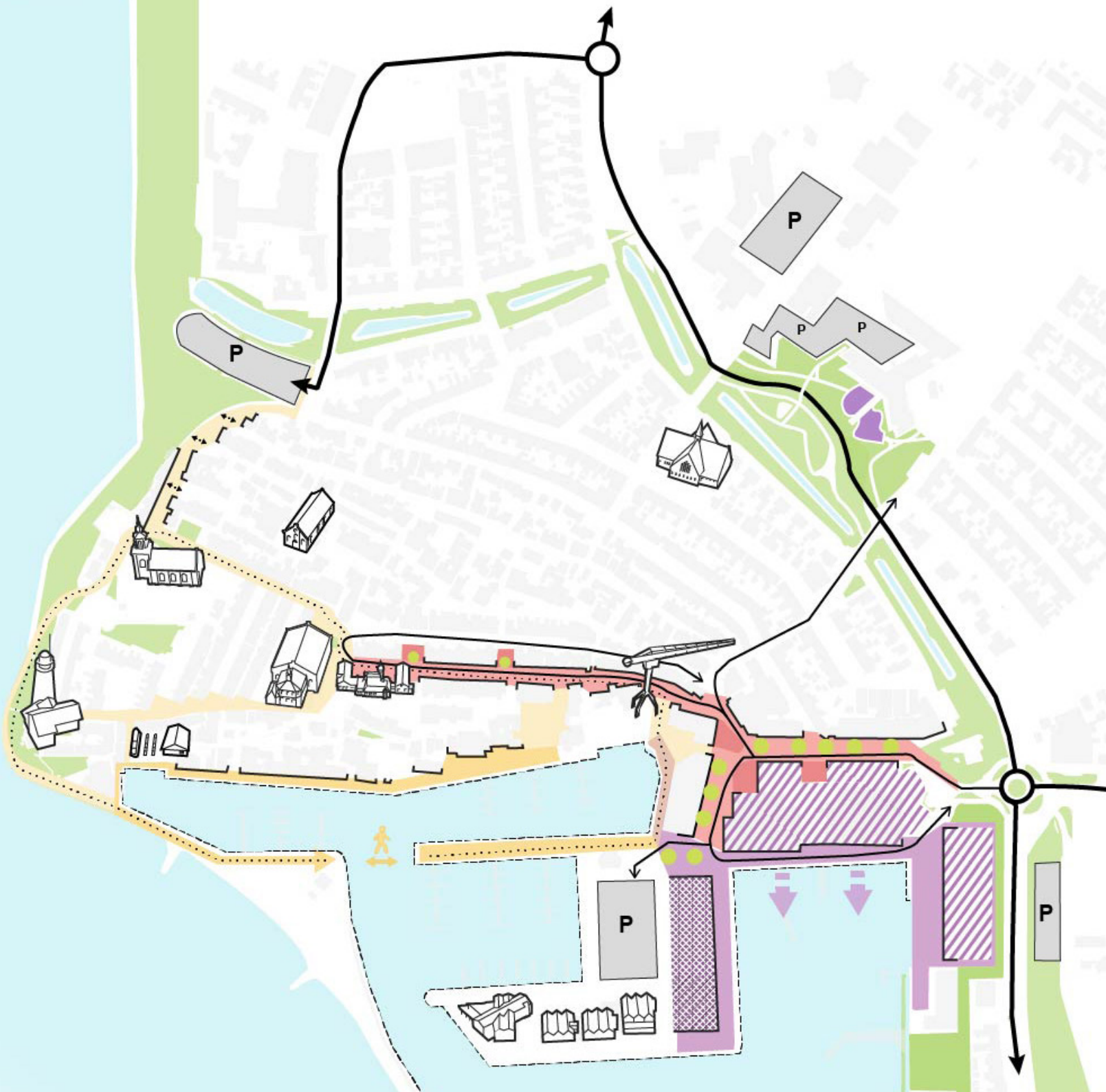
Urk is trots op haar historie, en op haar dorpskern. Het is de plek waar Urkers naar toe komen om elkaar te ontmoeten en zich Urker te voelen. Het dorp wordt gewaardeerd zoals het is, en ingrijpende veranderingen zijn niet gewenst. Dit blijkt duidelijk uit de gesprekken met bewoners van het oude dorp en de enquête onder alle Urkers.

Maar Urk groeit, en de nieuwe Urkers blijven zich verbonden voelen met het oude dorp en haar gemeenschap. Hiernaast trekt Urk steeds meer bezoekers van buiten, die haar unieke cultuur zelf willen ervaren. Ook de haven verandert. De vissersvloot die ooit het beeld bepaalde heeft grotendeels plaatsgemaakt voor hooggespecialiseerd maritiem werk. Om het bloeiend centrum van Urk te blijven, moet het oude dorp inspelen op dit soort ontwikkelingen.

De visiekaart laat zien waar we over een periode van 15 tot 20 jaar naar toe willen met het oude dorp. Een groot deel van de kaart blijft ongekleurd. De reden hiervoor is dat in een groot deel van het woongebied geen drastische ingrepen nodig of gewenst zijn. Op een aantal gebieden blijkt wel behoefte aan verandering. De maatregelen die hiervoor nodig zijn staan verbeeld in de visiekaart, en worden in dit hoofdstuk besproken.

Ten eerste benoemen we de voornaamste ambities van deze visie, gebaseerd op de gesprekken met bewoners. Omdat de meeste opmerkingen van bewoners betrekking hadden op verkeersoverlast, bespreken we vervolgens maatregelen om het oude dorp meer autoluw te maken. Hierna gaan we in op maatregelen om het oude dorp voor bewoners aangenaam te houden, om de voorzieningenstructuur te versterken, en om de haven klaar te maken voor de toekomst.

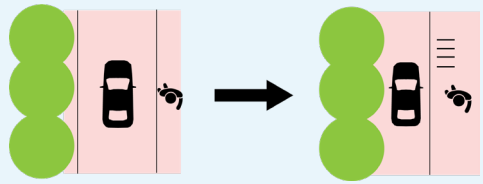



P
P
P
P
P
P

3.1 Wat willen we bereiken?

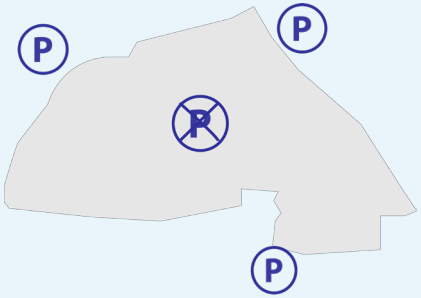
Het oude dorp is en blijft een fijn woongebied.

Het oude dorp is niet alleen een historisch hart van Urk, maar ook een levendige woonomgeving. Het behoud van woonkwaliteit draagt bij aan de sociale cohesie en de leefbaarheid voor inwoners. Door de toenemende druk van verkeer en bezoekers te beheersen en economische activiteiten te verplaatsen, voorkomen we dat het woonkarakter verder wordt aangetast. Het versterken van de openbare ruimte, het groen en de verkeersveiligheid zijn hierbij essentieel.



Het oude dorp is een bestemming, geen route, dus beperken we doorgaand verkeer

Door het oude dorp als een bestemming te positioneren en doorgaand autoverkeer te beperken, versterken we de verblijfsfunctie van het gebied. Dit verbetert de veiligheid, vermindert geluidsoverlast en luchtvervuiling, en maakt het centrum aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers. Autoluw beleid past bij de historische sfeer en maakt het oude dorp een prettigere plek om te wonen en te bezoeken.



Door straten “rechtvaardiger” in te richten wordt er meer prioriteit gegeven aan voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Dit stimuleert een sociale, veilige en aangename openbare ruimte. Het oude dorp blijft bereikbaar voor bewoners, zowel met de auto als met de fiets. Bezoekers parkeren aan de aan de rand van het oude dorp, zodat de verkeersdrukte niet verder toeneemt. Dit vermindert niet alleen de drukte in de nauwe straatjes, maar bevordert ook een autoluwe en meer uitnodigende sfeer in het oude dorp zelf.

Hiernaast beperken we de toegang voor zwaar verkeer. Dit bedreigt de bouwkundige kwaliteit van historische woningen, en verslechtert de verkeersveiligheid en de beleving van het dorp. Zo beschermen we de historische kern en verbeteren we de leefbaarheid.

Werken in haven = Urk en dat blijven we doen.

De haven is een essentieel onderdeel van onze identiteit en economie. We verwachten dat het type werkzaamheden in de werkhaven zal veranderen bij de komst van de Maritieme Servicehaven. Op de nieuwe haven is (milieu)ruimte om op een duurzame wijze de maritieme industrie te accommoderen en door te ontwikkelen. Op de haven in het oude dorp blijft ruimte voor de IJsselmeerafslag en andere visserij-gebonden activiteiten. Ook de afbouw van schepen kan een plek houden in de werkhaven. De MSNF (Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland) biedt straks ruimte voor de zware maritieme industrie en heeft tevens mogelijkheden voor verdere groei en modernisering van havenactiviteiten.

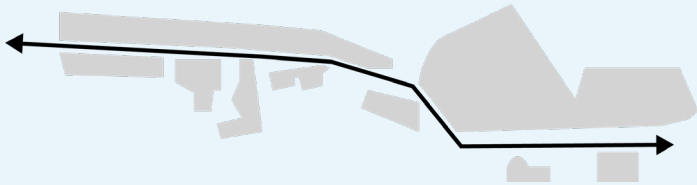


De Klifweg / Raadhuisstraat vormt een aantrekkelijke hoofdas qua winkels en voorzieningen

De Klifweg/Raadhuisstraat wordt een duidelijke en herkenbare kern van winkels en voorzieningen. Dit vergemakkelijkt het bezoek van zowel bewoners als toeristen en versterkt de economische vitaliteit van het centrum. Een goed ontworpen hoofdstructuur draagt bij aan overzichtelijkheid, toegankelijkheid en aan een prettige winkelervaring. Daarnaast kan dit auto-vrije gebied ruimte bieden voor evenementen.

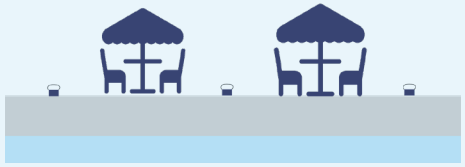
Een divers aanbod van winkels, horeca en andere voorzieningen is nodig zodat iedere Urker zich thuis blijft voelen in het oude dorp. Het behoud van kleine, lokale ondernemingen zoals bakkers en slagers is hierbij belangrijk. Bovendien versterkt dit het economisch functioneren van het centrum. Functiemenging zorgt voor een levendig centrum waarin wonen, werken en recreëren goed samengaan. Het programma Oud Urk volgt het programma detailhandel, dat voor deze plek aandacht vraagt voor:

- profiel gericht op verblijven, recreëren en functioneel winkelen
- een compacter gebied met voorzieningen die elkaar versterken
- meer verblijfskwaliteit
- betere toegankelijkheid



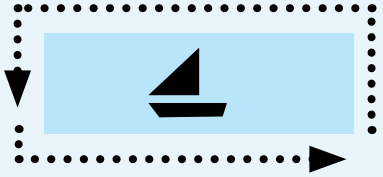
Meer ruimte voor horeca bij de Klifweg en de haven

De haven is een belangrijke trekpleister voor Urk. Door extra ruimte te creëren voor terrassen en horecagelegenheden wordt de beleving van de haven versterkt. Zo blijft het een plek met karakter, waar we elkaar op een veilige en beheersbare manier kunnen ontmoeten. Bovendien ontstaan economische kansen voor lokale ondernemers.



Het ‘roendjen haven’ wordt ook echt een roendjen.

Een volledig rondje rondom de haven biedt een unieke wandelroute. Dit sluit aan bij de traditie en nodigt zowel bewoners als bezoekers uit om de haven op een ontspannen manier te verkennen. Het creëren van een verbinding (brug) tussen de Staversekade en de Dormakade zorgt voor een echt roendjen haven. Ook verbetert toegankelijkheid van het strand, nu het mogelijk wordt op de haven te parkeren en naar het strand te wandelen.



3.2 Verkeer

De verkeerssituatie in het oude dorp gaat veel inwoners aan het hart. Dagelijks rijdt een grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer door de nauwe straatjes van het oude dorp. Hierdoor ontstaat overlast en onveiligheid. De rol van de dorpskern als plek om te wonen en te ondernemen komt hierdoor onder druk te staan. De gemeente streeft daarom naar een autoluwe inrichting van het oude dorp. Tegelijkertijd hecht een deel van de bewoners en ondernemers sterk aan de bereikbaarheid met de auto. Deze visie streeft naar een goede balans tussen het terugdringen van het autoverkeer en het bereikbaar houden voor wie het nodig heeft.

De historische kern van Urk wordt gekenmerkt door nauwe straatjes. Zo ontstaat de geborgen sfeer die kenmerkend is voor het dorpshart. Maar, dit zorgt ook voor concurrentie om de schaarse openbare ruimte. Ruimte voor de auto gaat ten koste van ruimte voor voetgangers, voor leefbaarheid of voor cultuur. Te veel ruimte is ingericht voor autoverkeer, met name bij de winkelstraten en de havenkades.

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan, 2021) besteedt veel aandacht aan de verkeersproblematiek in het oude dorp. Parkeerdruk, verkeerscirculatie, en bevoorrading worden genoemd als knelpunten. Met deze visie formuleert de gemeente een antwoord op de problemen die in het GVVP geschetst zijn.

Op dit moment kent het oude dorp ongeveer één parkeerplaats per woning. Hiernaast zijn er ruime parkeerterreinen aan de rand van het oude dorp: Toch ervaren veel bewoners een gebrek aan parkeergelegenheid. Het aantal bezoekers van het oude dorp groeit, zowel van binnen als buiten Urk. Veel van hen gaan met de auto het dorp in. Daarom stellen we een slimmer parkeerbeleid voor, dat voor iedere doelgroep passende parkeergelegenheid biedt. Zo worden de schaarse parkeerplaatsen eerlijker verdeeld, zodat ze beschikbaar zijn voor wie ze het meest nodig heeft.

Parkeren voor bewoners

Veel bewoners van het oude dorp zijn afhankelijk van de auto. Voor langere afstanden zijn de fiets en het OV voorlopig geen goed alternatief. Daarom krijgt deze doelgroep prioriteit bij het parkeren in het oude dorp.

Sinds de invoering van de blauwe zone verstrekt de gemeente slechts één parkeervergunning per adres. Een tweede auto moet elders staan, bijvoorbeeld op een van de grote parkeerterreinen aan de rand van het dorp. Verreweg de meeste bewoners doen dit ook zo. Tijdens de inloopavonden bleek desondanks dat een deel van de bewoners het huidige parkeerbeleid onvoldoende waterdicht vindt. Het beeld bestaat dat de huidige parkeervergunningen oneerlijk verdeeld zijn, en dat het beleid onvoldoende wordt gehandhaafd.

Een groot deel van het oude dorp bestaat uit rustige woonstraten, met relatief weinig voorzieningen voor bezoekers. In deze straten wordt parkeren uitsluitend voor bewoners. Om te verzekeren dat parkeervergunningen ten goede komen aan de bewoners, gaan we deze verlenen per kenteken. Alleen auto's die staan ingeschreven op een adres in het oude dorp, krijgen een vergunning.

Wanneer je bij familie in het oude dorp op de koffie gaat, kun je dus niet meer voor de deur parkeren. Een uitzondering hierop zijn bezoekers met een gehandicaptenparkeerkaart (voor bestuurders of passagiers). Voor deze groep blijft het mogelijk om, met een parkeerschijf, maximaal drie uur in het oude dorp te parkeren. Wie goed ter been is komt te voet of met de fiets, of parkeert aan de rand van het oude dorp.

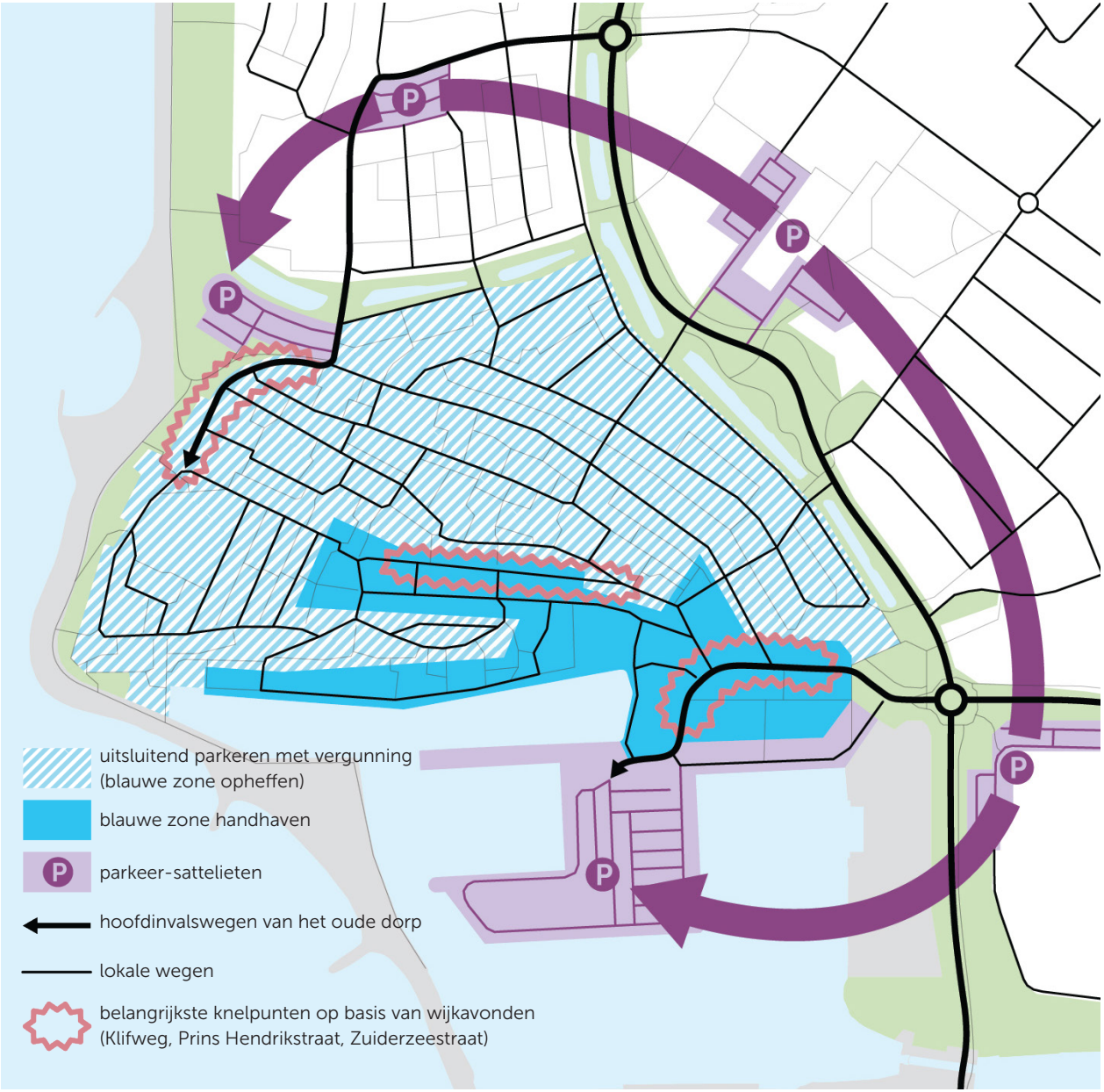
Op centrale plekken in het oude dorp stimuleren we deelmobiliteit, waaronder deelauto's,-fietsen en-scooters. Voor sommige gezinnen biedt deelmobiliteit een geschikt alternatief voor het bezit van een (tweede) auto. Bovendien onderzoeken we de mogelijkheden om financiële prikkels geven voor het gebruik van deze deelinitiatieven.

De krappe straten van het oude dorp zijn niet geschikt voor grote bestelbussen. Daarom verstrekken we alleen nog parkeervergunningen aan personenauto's. Bedrijfsauto's kunnen beter op de parkeerterreinen rondom het oude dorp staan.

Parkeren bij voorzieningen

Het oude dorp kent vele soorten voorzieningen, bijvoorbeeld winkels en restaurants, maar ook de kapper, de tandarts en het museum en de kerken. Een deel van deze voorzieningen trekt bezoekers die met de auto komen.

Vaak is de fiets een goed alternatief voor deze ritten. Bij concentraties van voorzieningen stimuleert de gemeente het gebruik van de fiets, bijvoorbeeld met fietsenrekken op veilige en toegankelijke plekken. Zo kan het dorp meer bezoekers verwerken dan mogelijk is met de auto.



De gemeente steunt het verder concentreren van voorzieningen rondom de Klifweg, de Raadhuisstraat en de Havenkades. Sommige ondernemers verwachten dat een autoluwe inrichting in dit gebied meer klanten zal trekken. Anderen hechten meer aan de bereikbaarheid met de auto. In dit gebied streven we naar een autoluwe, maar niet autovrije inrichting.

Bij deze clusters is de blauwe zone een geschikt middel om te zorgen dat de schaarse parkeerplekken de toegankelijkheid van voorzieningen faciliteren. Op dit moment kunnen bezoekers hier maximaal 3 uur parkeren. Voor de meeste winkel- of kappersbezoeken is deze periode erg ruim. Door de maximale parkeerduur terug te brengen naar één uur stimuleren we de doorstroming. De blauwe zone is niet bedoeld voor familiebezoek, deze bezoekers kunnen beter met de fiets komen of parkeren langs de rand van het dorp. Auto's met een vergunning kunnen nog steeds onbeperkt parkeren in de blauwe zone. Doordat de meeste gezinnen hun eerste auto overdag gebruiken, beperkt dit de toegankelijkheid van voorzieningen nauwelijks.



Huidige inrichting Raadhuishuisstraat. De brede rijbaan met trottoirbanden is ongeschikt voor rolstoelgebruikers

Parkeren voor overige bezoekers

Overige bezoekers van het oude dorp kunnen hun auto aan de rand van het oude dorp kwijt. In de loop der jaren is hier een ring van parkeer-'satellieten' ontstaan, die als overloop van het oude dorp werken. Deze ring loopt van de Slikhoogte, via de Hofstee, de Noord en de Lemsterhoek naar de haven. Deze structuur is recent versterkt met de aanleg van extra parkeerplaatsen langs de Industrierondweg.

De parkeerdruk van bewoners is het hoogste aan de westkant van het oude dorp. Hierdoor worden de terreinen van de Slikhoogte en de Hofstee in de avonduren intensief gebruikt. Aan de oostkant van het oude dorp komen overdag meer bezoekers. Op de haven is meestal meer dan genoeg parkeergelegenheid. Daarom verwijzen we bezoekers van buiten Urk in de eerste plaats naar het parkeerterrein op de haven. Maar op piekdagen in de zomer, en bij grote evenementen, kan alsnog drukte ontstaan.
We stimuleren het gebruik van deze parkeer-terreinen met goede bewegwijzering en communicatie. Duidelijke borden op de toegangswegen sturen bezoekers naar de locaties aan de rand van het oude dorp. Met slimme automatisering kunnen deze borden het aantal beschikbare parkeerplaatsen in

real-time tonen. We stimuleren de overstap naar andere vormen van mobiliteit met veilige fietsenstallingen en oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Ook maken we ruimte voor fietsverhuurdiensten. Voor evenementen zoals Urkerdag of Zingen in de Zomer onderzoeken we de haalbaarheid van een shuttledienst tussen een parkeer-'satelliet' en het oude dorp.

Deze maatregelen vergroten de parkeerdruk op de ring rond het oude dorp. Daarom gaat de gemeente jaarlijks parkeertellingen houden om het gebruik van deze parkeerplaatsen te volgen. Wanneer noodzakelijk kan een deel van deze parkeerplaatsen voor omwonenden gereserveerd worden. Wanneer deze maatregel onvoldoende blijkt, onderzoeken we de uitbreiding van bestaande parkeerterreinen en mogelijk locaties voor een nieuw terrein.

Een parkeergarage of -kelder voor bezoekers aan de rand van het dorp is kostbaar, en heeft een grote impact op de omgeving. Op korte termijn is dit geen oplossing. Als onderdeel van grootschalige projecten op de lange termijn, bijvoorbeeld de mogelijke herontwikkeling van de Lemsterhoek of het haventerrein, wordt gebouwd parkeren wel een optie. Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen rondom de dorpskern wordt parkeergelegenheid voor bezoekers van het oude dorp ingepast.

Wanneer bedrijfsauto's geen parkeer-vergunning meer krijgen, verwachten we dat deze vaker op de parkeerterreinen rondom het oude dorp komen te staan. We onderzoeken de mogelijkheid en wenselijkheid om een aantal grotere vakken voor bedrijfsauto's in te richten. Een zichtbare plek met cameratoezicht kan bijdragen aan de inbraakveiligheid.

Circulatie

Het oude dorp is een bestemming, geen verkeersroute. Bij de inrichting van het oude dorp stellen we veiligheid en leefbaarheid centraal. De circulatie van het autoverkeer wordt hierop aangepast. We streven naar bochtiger rijroutes die de snelheid beperken, en doorgaand verkeer tegengaan. Dit doen we door selectief éénrichtingsverkeer in te voeren, en op enkele plekken straten te knippen. Hierbij voorkomen we dat te veel autoverkeer op één punt bij elkaar komt. Voor bewoners en hulpdiensten blijft het oude dorp toegankelijk.

Verkeersproblemen ontstaan met name waar nauwe straatjes zijn ingericht voor doorgaand verkeer. Straatjes waar tweerichtingsverkeer is toegestaan, maar die voor auto's te krap zijn om elkaar te passeren, zorgen niet voor onveilige situaties. Deze steegjes worden in de praktijk alleen gebruikt door bestemmingsverkeer. In het circulatieplan blijven ze buiten beschouwing, tenzij het risico bestaat op sluipverkeer. Dit geldt ook voor doodlopende wegen of parkeerkoffers.

De wijken 7 en 8 zijn later gebouwd dan de rest van het oude dorp. Ze kennen bredere en rechtere straten, die al grotendeels éénrichtingsverkeer zijn. Hier spelen relatief weinig klachten over verkeer. De verkeerssituatie blijft hier zoveel mogelijk gehandhaafd.

Wat betreft verkeersoverlast zijn er drie locaties die regelmatig ter spraken komen in gesprekken met bewoners: de Klifweg, de Slikhoogte en de Prins Hendrikstraat. Bij de Klifweg kruisen voetgangers die het oude dorp bezoeken de verkeersstroom naar wijken 1, 2, 3 en de haven. De krappe Slikhoogte vormt de enige verbinding tussen Wijk 3 en de Oslolaan. En de Prins Hendriklaan is drukker geworden door het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat. Deze knelpunten krijgen speciaal aandacht bij het opstellen van het circulatieplan.

Met éénrichtingverkeer kunnen straten een inrichting krijgen waarin meer ruimte is voor voetgangers en verblijfsgebieden. Het invoeren van éénrichtingsverkeer wordt waar mogelijk gekoppeld aan een versmalling van de rijbaan, zodat het wegnemen van tegemoetkomend verkeer niet leidt tot hogere snelheden.

Bevoorrading

De gemeente ontvangt regelmatig klachten over grote vrachtwagens die zich klem rijden in de nauwe straten van het oude dorp, of die opstoppingen veroorzaken bij het laden en lossen. Zware vrachtauto's kunnen laden en lossen op de werkhaven, de Klifweg of op het parkeerterrein bij de Slikhoogte. Verder het dorp in zijn voertuigen zwaarder dan 3500 kilo niet meer welkom.

Dit betekent dat ondernemers in de wijken 1 t/m 8 voor de bevoorrading zijn aangewezen op lichte bedrijfsauto's. In overleg met de BIZ onderzoeken we maatregelen voor de bevoorrading van deze ondernemers. Dan gaat het bijvoorbeeld om het instellen van venstertijden voor de bevoorrading, of het reserveren van plekken voor laden en lossen.

Communicatie

De bereikbaarheid van het oude dorp is een veelbesproken onderwerp op Urk, waarover de meningen sterk uiteenlopen. Voor het handhaven van het verkeersbeleid, is het belangrijk dat burgers de afwegingen erachter begrijpen, en de uitgangspunten onderschrijven. Daarom doet de gemeente actief aan voorlichting. Ook gaan we de genomen maatregelen systematisch evalueren. Met bijeenkomsten en enquêtes worden de reacties van bewoners en bezoekers verzameld. Op basis hiervan stellen we de maatregelen zo nodig bij.

Wat is er al gebeurd?

- De Staversekade is afgesloten voor autoverkeer
- De Raadhuisstraat in éénrichtingsverkeer geworden
- Voor de herinrichting van de Raadhuisstraat is een voorlopig ontwerp gepresenteerd
- De Singel wordt op dit moment opnieuw ingericht. De kruising met de Damlaan wordt veiliger
- De verbinding tussen de Haringstraat en Plein 1890 is ingericht voor voetgangers

Wat gaan we nog doen?

- Parkeren wordt in een groot deel van het oude dorp uitsluitend voor vergunninghouders
- De blauwe zone wordt beperkt tot het voorzieningengebied van het oude dorp: De Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat, Havenkades en de Klifweg
- Per wijk maken we een studie voor het verder invoeren van éénrichtingsverkeer
- De Raadhuisstraat krijgt een verkeersremmende inrichting



3.3 Wonen

Het oude dorp is niet alleen een historisch hart van Urk, maar ook een aantrekkelijke woonomgeving voor Urkers die hechten aan een plek midden in de gemeenschap. Het behoud van de woonkwaliteit draagt bij aan de sociale cohesie en versterkt het karakter van het oude dorp.

De waardering voor het oude dorp als woongebied is groot. Bewoners willen hooguit kleinschalige verbeteringen. Grootschalige aanpassingen zijn in de woonstraten niet gewenst. De toenemende druk van verkeer en bezoekers duiden bewoners als de voornaamste bedreiging van het woongenot.

Geluidsoverlast tegengaan

Gemotoriseerd verkeer zorgt voor geluidsoverlast in het woongebied. Onder verkeer staan verschillende maatregelen om doorgaand verkeer tegen te gaan. Hiermee wordt ook de geluidsoverlast door verkeer ingeperkt.

Overlast ontstaat niet alleen door autoverkeer, maar ook door brommers. Met hekjes kunnen stegen voor brommers ongeschikt gemaakt worden. Zonder deze sluiproutes wordt het oude dorp minder aantrekkelijk voor bromfietsen.
Een andere bron van geluidshinder zijn horecabezoekers, die zich vooral rond sluitingstijd soms luidruchtig gedragen. We blijven in gesprek met de horecaondernemers om overlast tegen te gaan. Ook stimuleren we de clustering van horecagelegenheden aan de havenkades, de Raadhuisstraat en in het havengebied. Buiten deze zone staan we geen nieuwe avondhoreca toe. Dit houdt het gebied met overlast zo klein mogelijk. Bij het onderdeel voorzieningen gaan we verder in op de rol van de horeca in het oude dorp.

Een historische sfeer

De onregelmatige structuur en kleinschalige bebouwing van het oude dorp bepalen het karakter van de woonomgeving. In 2003 is het oude dorp aangewezen als beschermd dorpsgezicht. In de beleidsregels ruimtelijke kwaliteit krijgt het oude dorp niveau



De onregelmatige structuur en kleinschalige bebouwing zorgen voor de dorpse sfeer die bewoners waarderen.
Beleidsregels ruimtelijke kwaliteit (2025), bijlage BKP Urk 2004 over het beschermd dorpsgezicht. afbeelding: Het Oversticht

‘bijzonder’, het hoogste niveau van bescherming. Nieuwe ingrepen moeten aansluiten bij de kenmerken van de bestaande historische bebouwing. Dit geldt voor de gebouwen, maar ook voor de inrichting van de openbare ruimte.

De nostalgische sfeer van het oude dorp wordt erg gewaardeerd, en er is dan ook veel draagvlak voor de bescherming van de historische woningen. Kleinschalige toevoegingen in een moderne architectuur zien de meeste bewoners niet zitten. Uiteraard beperkt dit de mogelijkheden om de bestaande woningen aan te passen, of om nieuwe woningen toe te voegen.

Er zijn dan ook weinig plekken geschikt om te verdichten. Een uitzondering hierop is de locatie van de huidige Irene. De ligging op de kruising van de Singel en de van Suchtelenlaan maakt het mogelijk hier een markant entreegebouw voor het oude dorp te maken. Tegelijkertijd maakt de plek binnen het beschermd dorpsgezicht het nodig om massa en architectuur af te stemmen op de omgeving.

Een groene woonomgeving

Het oude dorp is van oudsher een dichtbebouwd gebied. Toch was er altijd ruimte voor kleinschalig groen in de dorpskern. Op karakteristieke plekken vormen bomen, plantvakken en tuintjes een onmisbaar ingrediënt in het recept voor van de dorpse sfeer. Eén boom kan het verschil betekenen tussen een fantasieloze verkeersroute en een fijn thuis.

Door het toenemend gebruik van de auto komt dit soort plekken onder druk te staan. We behouden de bestaande bomen en beplanting in het oude dorp. Waar mogelijk voegen we op een kleine schaal groen toe. Dit kan met bomen of plantvakken, maar ook met een verplaatsbare plantenbakken.

De compacte bebouwing komt extra tot haar recht door de ruime zeeweringen en groen singels rondom het dorp. We beschermen en versterken deze hoofdgroenstructuur. Gelijk met de herinrichting van de Singel wordt het



Het nieuwe Singelpark versterkt de groenstructuur rondom het oude dorp. afbeelding: Kuiper Compagnons

Singelpark aangelegd, een fijn wandelpark dat het oude dorp met het Wilhelminapark verbindt. Aansluitend hierop verbeteren we de wandelroutes rondom het dorp. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om de aansluitingen naar het Zuiderzand en de Bonairestraat in te richten voor langzaam verkeer.

Afvalinzameling

We gaan naar gezamenlijke afvalinzameling voor alle bewoners van het oude dorp. Een aantal toegankelijke plekken worden ingericht voor containerparkjes. Het grootste deel hiervan wordt ondergronds aangelegd. We gaan vooralsnog uit van ongeveer zeven locaties voor het inzamelen van papier, plastic, GFT en restafval. Mini-containers per woning zijn hierdoor niet meer nodig, zodat meer ruimte ontstaat op de achterstraten en in het openbaar gebied.

In samenwerking met de ROVA werkt de gemeente een voorstel uit voor de plekken waar deze containers komen. Hierbij houden we rekening met loopafstanden voor bewoners, afstand tot woningen, bereikbaarheid voor vuilniswagens, werkruimte voor de benodigde kraan, en de inpassing in het staatbeeld.

Straatinrichting

De inrichting van de woonstraten verandert maar beperkt. We gaan uit van een inrichting waarin de bewoner centraal staat, en houden de straat toegankelijk voor de autos van bewoners. Op veel plekken voldoet de huidige inrichting van het woongebied. De straat wordt pas opnieuw ingericht wanneer hiervoor een concrete aanleiding bestaat - bijvoorbeeld een bouwproject, een concreet verzoek van omwonenden, het aanleggen van een containerparkje, inrichten voor éénrichtingsverkeer of het vernieuwen van het riool.

Bij een herinrichting verbreden we waar mogelijk het voetpad, en maken we de rijbaan smaller en kronkeliger. We gaan toe naar een drempelvrije inrichting, zodat het oude dorp ook met rolstoelen en kinderwagens maximaal toegankelijk is. Als verkeersremmende maatregel kan ruwe bestrating toegepast worden op de rijbaan, maar niet op het voetpad.

Wanneer een straat in het woongebied opnieuw wordt ingericht, zoeken we naar mogelijkheden om kleinschalig te vergroenen. Waar mogelijk wordt de straat ingericht met bomen. Op een aantal plekken bestaat bovendien de kans om postzegelpleintjes in te richten. Bijvoorbeeld waar de straat een steeg voor voetgangers kruist, of wanneer een straat zich in tweeën vorkt. Door markante plekken te markeren met een bankje, een boom, of met gele ginkiesklinkers, komt de kleinschalige bebouwing extra tot haar recht.



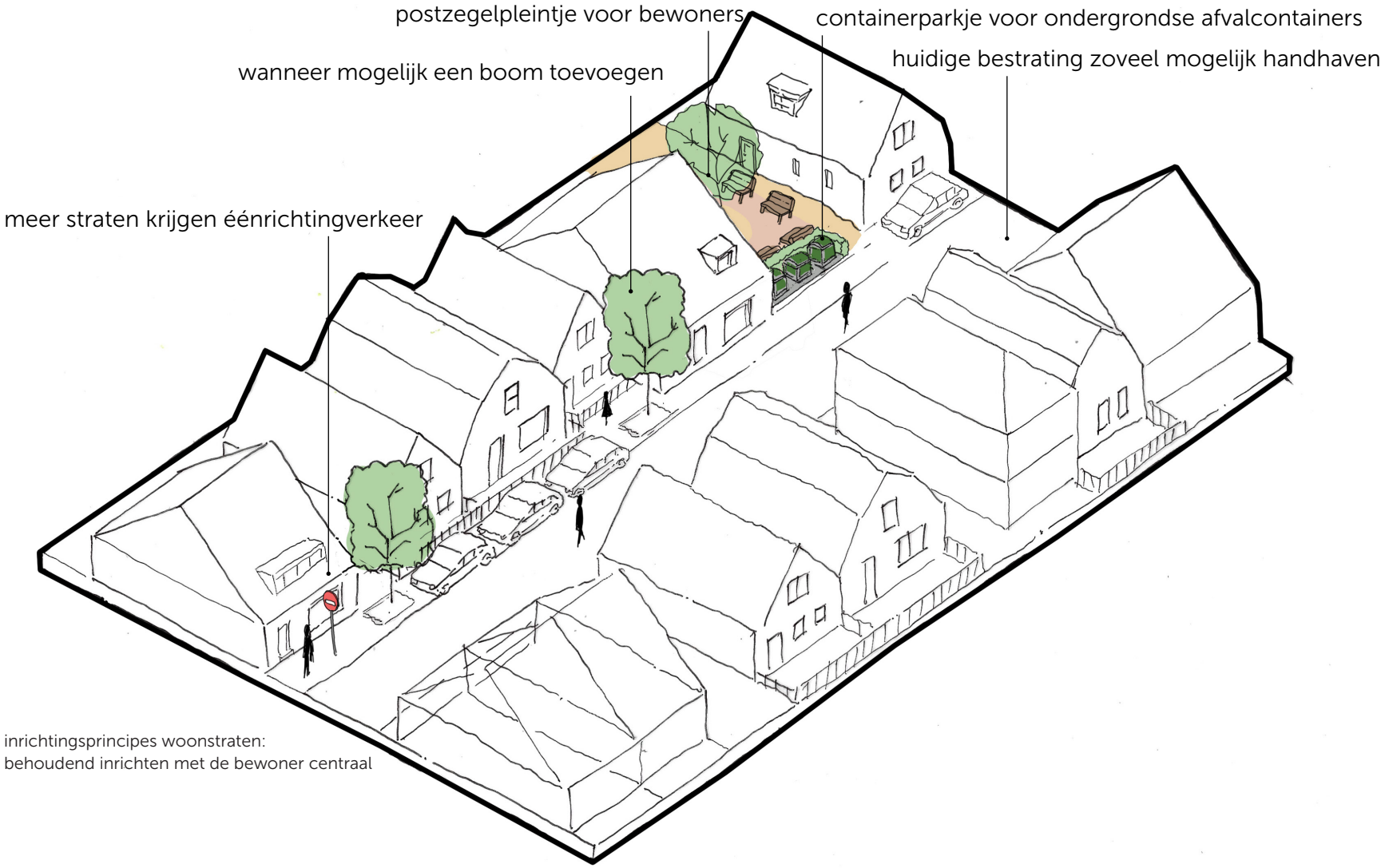
Ondergrondse container voor collectieve afvalinzameling

Wat is er al gebeurd?

- Er is een nieuw ruimtelijk kwaliteitsbeleid vastgesteld, dat de historische kenmerken van het oude dorp beschermt
- Met de aanleg van het Singelpark is de beleving van het groen rondom het oude dorp versterkt

Wat gaan we nog doen?

- We richten een aantal plekken in voor de ondergrondse inzameling van afval
- Om het oude dorp aantrekkelijker te maken voor kinderen, onderzoeken we de mogelijkheid om een speelroute aan te leggen door het oude dorp heen



inrichtingsprincipes woonstraten:
behoudend inrichten met de bewoner centraal

3.4 Voorzieningen

Het oude dorp is het kloppend hart van Urk. De haven en de historie zorgen voor sfeer, maar het zijn de vele voorzieningen die Urkers naar het centrum trekken. Je gaat naar het oude dorp voor de winkels, eetgelegenheden en kroegen, maar ook voor een bezoek aan de dokter of de kerk. Voor veel bewoners maakt deze reuring het oude dorp een fijne plek om te wonen.

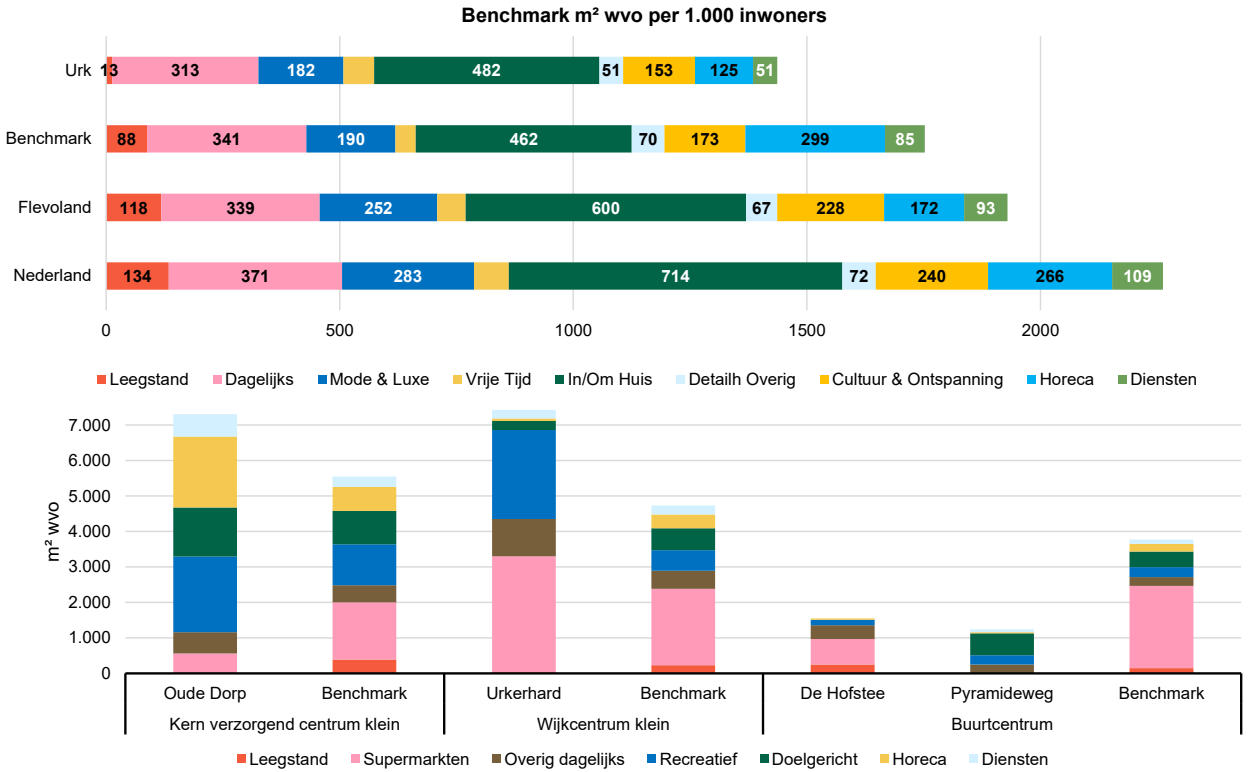
Het risico bestaat echter dat reuring omslaat in overlast. Bovendien kan het toerisme ervoor zorgen dat het gevoel 'Urkers onder elkaar' te zijn in de zomermaanden ontbreekt. Er is ruimte om horeca en detailhandel uit te breiden, mits op de goede plek, van het juiste type en op een formaat dat past. Daarom bewaken we de balans tussen ondernemers en bewoners bij de inrichting van het openbaar gebied.

Het omgevingsprogramma Oud Urk streeft ernaar voorzieningen richting de meest geschikte plek in het oude dorp te sturen. Overleg met alle betrokken partijen staat hierbij centraal. Het is niet de insteek om activiteiten die buiten deze visie vallen te beëindigen.

Wat voor centrum is het oude dorp?

In het kader van het programma detailhandel (2025) heeft BRO-onderzoek gedaan naar de voorzieningenstructuur op Urk. Het gaat goed met de Urker detailhandel. Urk heeft relatief weinig winkelruimte per inwoner. De schaarse ruimte wordt dan ook goed benut: winkelruimte kent nauwelijks leegstand.

Urk kent twee centra voor voorzieningen die ongeveer even groot zijn: het oude dorp en het Urkerhard. In het oude dorp ligt de nadruk op recreatie en verblijven, terwijl het Urkerhard meer in het teken staat van doelgerichte dagelijkse boodschappen. Het oude dorp kent vooral wat kleinere en vaker zelfstandige winkels, terwijl in het Urkerhard meer grotere ketens zitten. Een succesvol centrum heeft een duidelijk winkelprofiel nodig. Doordat het oude dorp zich



Analyse van het vloeroppervlak voor voorzieningen op Urk. bron: Programma Detailhandel Urk, BRO, 2025

sterk profileert als centrum voor recreatief winkelen, kan het zich onderscheiden van andere centra in de regio.

Aantrekkelijkheid en bereikbaarheid

In de klankbordsessies voor het programma detailhandel benoemen ondernemers een aantrekkelijker inrichting van het oude dorp als prioriteit. Tegelijkertijd uiten zij zorgen over de bereikbaarheid met de auto. De schaarse openbare ruimte zorgt voor spanning tussen deze twee wensen.

Het verschilt per onderneming of een zaak meer baat heeft bij aanloop van voetgangers, of bij parkeergelegenheid voor de deur. Met name winkels voor dagelijkse boodschappen zijn op Urk afhankelijk van nabijgelegen parkeergelegenheid. In het recreatieve segment en voor horeca zijn klanten vaker bereid een stukje te lopen. Vanwege de nabijheid van het haventerrein, en het hoofdzakelijk recreatieve profiel van het oude dorp, ligt de prioriteit bij een aantrekkelijker centrumgebied voor voetgangers.

Zoals besproken in het onderdeel verkeer, handhaven we in het winkelgebied de blauwe zone ten behoeve van de bereikbaarheid van ondernemers. In het winkelgebied komen een aantal parkeervakken te vervallen ten behoeve van voetgangers, groen, verblijfsruimte en fietsparkeerplekken.

Versterk de Raadhuisstraat en de Klifweg

Het programma detailhandel doet een aantal aanbevelingen om het oude dorp economisch te versterken. Een belangrijk punt is het verder concentreren van voorzieningen. Het is op dit moment al zo, dat winkels vooral rondom de Klifweg en de Raadhuisstraat liggen. Hiernaast vind je detailhandel verspreid door de dorpskern. Dat je op onverwachte plekken een leuke speciaalzaak kan ontdekken, is onderdeel van de charme van het oude dorp. Het nadeel hiervan is dat klanten, na een bezoek aan hun favoriete winkel, niet spontaan het idee krijgen om ook even langs de zaak ernaast te gaan. Dit ‘combinatiebezoek’ is juist belangrijk om gespecialiseerde winkels levensvatbaar te houden. Om dit te stimuleren, streven we er naar de Klifweg en de Raadhuisstraat te ontwikkelen tot een centrale as, met aan beide zijden een aaneengesloten lint van publieksvoorzieningen.

De route hiernaartoe verschilt voor de Raadhuisstraat en de Klifweg. Langs de Raadhuisstraat zetten we in op een geleidelijke transformatie, door de transformatie van de woonfuncties op de begane grond eenvoudiger te maken. Ten zuiden van de Klifweg bestaan mogelijkheden voor een gebiedsontwikkeling, waarbij nieuwe winkelruimte beschikbaar komt. Voorwaarde hiervoor is dat de verkeersstroom van de Urkerweg naar de haven een nieuwe vorm krijgt, waarbij het oversteken van de Klifweg veiliger wordt.

Een divers winkelaanbod

Het oude dorp kent een profiel met veel kleinschalige recreatieve winkels. Een zorg van ondernemers is dat de winkelpanden van het oude dorp voor sommige winkelconcepten te klein van aard zijn. Hierdoor ontbreken ‘trekkers’: grotere winkels waarvoor klanten speciaal naar het oude dorp komen, zodat kleinere ondernemers mee kunnen profiteren van hun aanwezigheid. Binnen de kleinschalige bebouwing van het oude dorp zijn dit soort zaken lastig in te passen. Een mogelijke gebiedsontwikkeling rondom de Klifweg biedt wel kansen hiervoor.

Het oude dorp kent één winkel voor dagelijkse boodschappen, de supermarkt Nettorama. Om uit te kunnen breiden wil de Nettorama naar een nieuwe locatie op de Lemsterhoek. Nadelen van de huidige locatie zijn het vele autoverkeer dat op de supermarkt afkomt, en de manier van



De huidige inrichting van de Raadhuisstraat

bevoorraden, die voor opstoppingen en overlast in de Pieter Hoekmanstraat zorgt. De Nettorama is nu wel de winkel die de gemiste rol van 'trekker' voor het oude dorp het dichtst benadert. Wanneer een ander type winkel zich op deze locatie vestigt, zou het goed zijn als deze de rol van trekker van de Nettorama kan overnemen.

Een divers horeca-aanbod

Het onderzoek van BRO laat zien dat Urk niet alleen relatief weinig winkelruimte, maar ook weinig ruimte voor de horeca kent. Dit is opmerkelijk, gezien de toeristische aantrekkingskracht van Urk. Het oude dorp moet voor een breed publiek aantrekkelijk blijven. Hierbij hoort een horeca-aanbod dat verschillende doelgroepen aanspreekt.

Gezien de jonge bevolking van Urk is het horeca-aanbod voor jong-volwassenen beperkt. Zaken die zich op hen richten zijn in het weekend vaak overvol. Dit maakt het lastig om feestgedruis binnen de muren te houden, zodat overlast voor omwonenden kan ontstaan. In het kader van 'Veilig Uitgaan' streeft de gemeente naar transparant, verantwoord en veilig uitgaan voor deze doelgroep. Jeugdhonken op het industrieterrein kunnen hierbij een rol spelen, mits vergund en met

voldoende toezicht. Gelegenheid bieden voor jong-volwassenen om elkaar te ontmoeten, blijft ook een taak voor de reguliere horeca. Zij hebben ruimte nodig om met nieuwe uitgaansconcepten te komen, die Urker jongeren als goed alternatief voor het jeugdhonk zien. Vooral rondom de Klifweg en de haven zien we hiervoor mogelijkheden.

Voor een divers horeca-aanbod is ook het karakter van restaurants en daghoreca belangrijk. Veel horeca richt zich nu op een snelle en goed vullende maaltijd. Om de bezoekers te trekken die de lokale economie versterken, en belangstelling hebben voor de Urker cultuur, is het nodig het hogere segment te versterken. Ook willen we op meer plekken de mogelijkheid bieden om een terrasje te pakken, ook buiten het seizoen. De 'Nadere Regels Terrassen' (2024) dragen hieraan bij.

Nieuwe ruimte voor restaurants en dag-horeca bieden we bij voorkeur aansluitend op de bestaande horecastructuur, met zaken langs de Klifweg, de Raadhuisstraat en de havenkades.

Toerisme

Urk is een geliefde bestemming voor een dagje uit of een weekendje weg tijdens de zomerdagen, met name voor stellen op leeftijd. Vaak hebben ze belangstelling voor de unieke cultuur van Urk. Bij de huidige aantallen bezoekers veroorzaakt het toerisme nauwelijks overlast. Het gaat om bezoekers met besteedbaar inkomen, die het draagvlak voor voorzieningen vergroten. De ondernemers van het oude dorp baat hebben bij hun aanwezigheid.

Toeristen verblijven verspreid over Urk. Ook het oude dorp kent verschillende gelegenheden hiervoor. De gemeente wil het toerisme stimuleren, maar niet ten koste van de schaarse woningvoorraad voor Urkers. Daarom werkt de gemeente nieuwe beleidsregels verblijfsrecreatie uit. De regels om een bed and breakfast te beginnen worden duidelijker, en de procedure korter.

De camperplaats op de haven wordt druk bezocht, en trekt bezoekers die bij het oude dorp passen. Voor een mogelijke gebiedsontwikkeling rond het haventerrein zit de camperplaats op een ongelukkige plek. Als dit nodig wordt, zal gekeken worden of er een passende alternatieve locatie gevonden kan worden.

Een nieuw 'roendjen haven'

Bezoekers van buiten maken, net als Urkers, gebruik van de voorzieningen langs de Raadhuisstraat, de Klifweg en op de Haven. Voorzieningen zoals de tourist info en het museum zijn dan ook hierlangs te vinden. Maar, je kunt de historie van Urk niet tot leven brengen zonder een bezoek aan de westkant van het centrum. Hier vind je de vuurtoren, het Kerkje aan de Zee, het Vissersmonument en de Ommelebommelesteen. Met een oeververbinding tussen de Staversekade en de Dormakade ontstaat een nieuw 'roendjen haven' dat, te voet of met de fiets, alle bezienswaardigheden van het oude dorp aan elkaar rijgt. Door samen dit rondje te wandelen kun je de Urker cultuur overdragen op vreemden, of op een nieuwe generatie.

Sociale en medische voorzieningen

Met een relatief oude bevolking heeft het oude dorp behoefte aan medische voorzieningen. Door de restauratie van het historische Rode Kruisgebouw is ruimte wordt een moderne huisartsenpraktijk behouden voor het oude dorp. Bovendien ontstaat ruimte voor een kinderdagopvang en ouderenopvang. Sociale en medische functies trekken veel autoverkeer. Centraal in de dorpskern veroorzaakt dit snel verkeersoverlast. Het


grand • Havenzicht Urk • pub
RESTAURANT-BISTRO
DE ZEEBODEM
Storm
LUNCH DINER DRINKS
BETH-SAIDA
ROYAL BLISS
ROYAL BLISS
P

Rode Kruisgebouw heeft een geschikte plek, mede dankzij de ligging vlakbij gebiedsontsluitingsweg de Singel.

Kerken

Centraal in het oude dorp liggen de Bethelkerk, het Kerkje aan de Zee en de kerk van de Vrije Gereformeerde Gemeente. Aan de rand van het oude dorp, langs de Singel, vind je de Petrakerk en de Elimkerk. De grote korrel van de kerkgebouwen tussen huizen accentueert de rol van de kerk in de samenleving. Deze voorzieningen spelen een belangrijke rol in de sociale samenhang van Urk.

Straatinrichting

Het winkelgebied vormt het visitekaartje van Urk. Zowel bewoners als bezoekers verwachten een hoog ambitieniveau bij de inrichting van de straat. Een goede balans tussen de verblijfsruimte gericht op bewoners en bezoekers is dus belangrijk. Dit is dan ook een centraal aandachtspunt tijdens het ontwerpen van de openbare ruimte.

De Raadhuisstraat is recent ingericht voor éénrichtingsverkeer. Hierdoor is er behoefte ontstaan aan een nieuwe inrichting die past bij de huidige verkeerssituatie. Dit betekent

Wat is er al gebeurd?

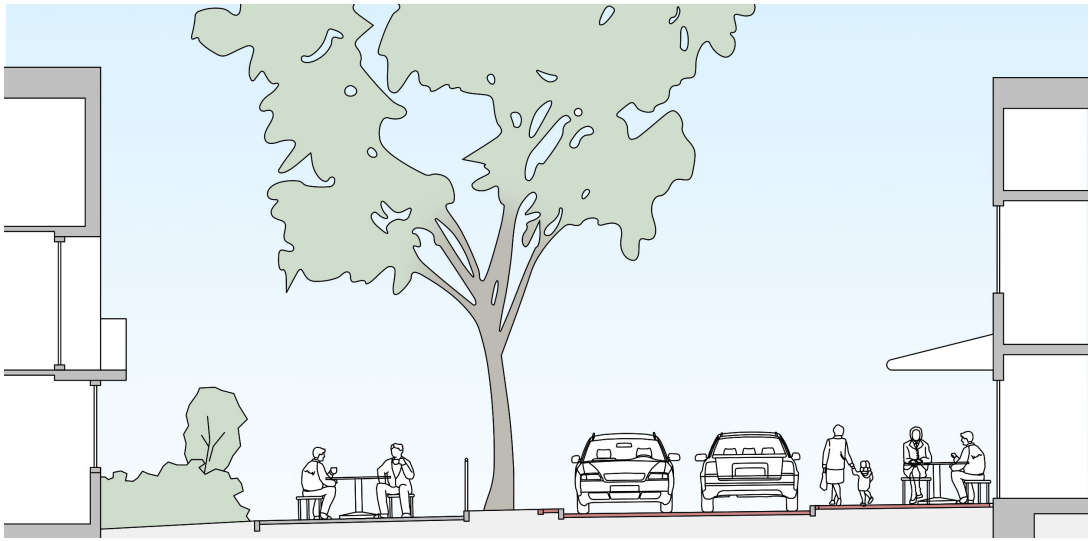
- In het horecaoverleg spreekt de gemeente regelmatig met ondernemers over het beperken van geluidsoverlast
- Met het nieuwe terrassenbeleid werken we, samen met ondernemers, aan een gezellige en verzorgde openbare ruimte rondom horecagelegenheden, ook in de wintermaanden

Wat gaan we nog doen?

- We gaan het oostelijk deel van de Raadhuisstraat opnieuw inrichten, waarbij er meer ruimte komt voor voetgangers, fietsen en groen. Op basis van het voorlopig ontwerp, hebben we reacties opgehaald bij omwonenden en ondernemers. In 2026 werken we deze uit tot een definitief ontwerp.
- We maken een programma voor recreatie en toerisme, waarmee we het oude dorp onder de aandacht te brengen van het type bezoeker dat past bij Urk.

een smallere rijbaan, bredere voetpaden, een drempelvrije inrichting en verkeersremmende maatregelen die passen bij éénrichtingverkeer. Bovendien liggen hier volop kansen voor een aangenamer inrichting. De bomenrij kan versterkt worden, en met plantenbakken, geveltuintjes en zitplekken kan dit een plek worden waar Urk trots op mag zijn. Er liggen kansen om de terrasruimte voor horecaondernemers te vergoten, maar we zetten ook in stevige en fraai openbaar straatmeubilair.

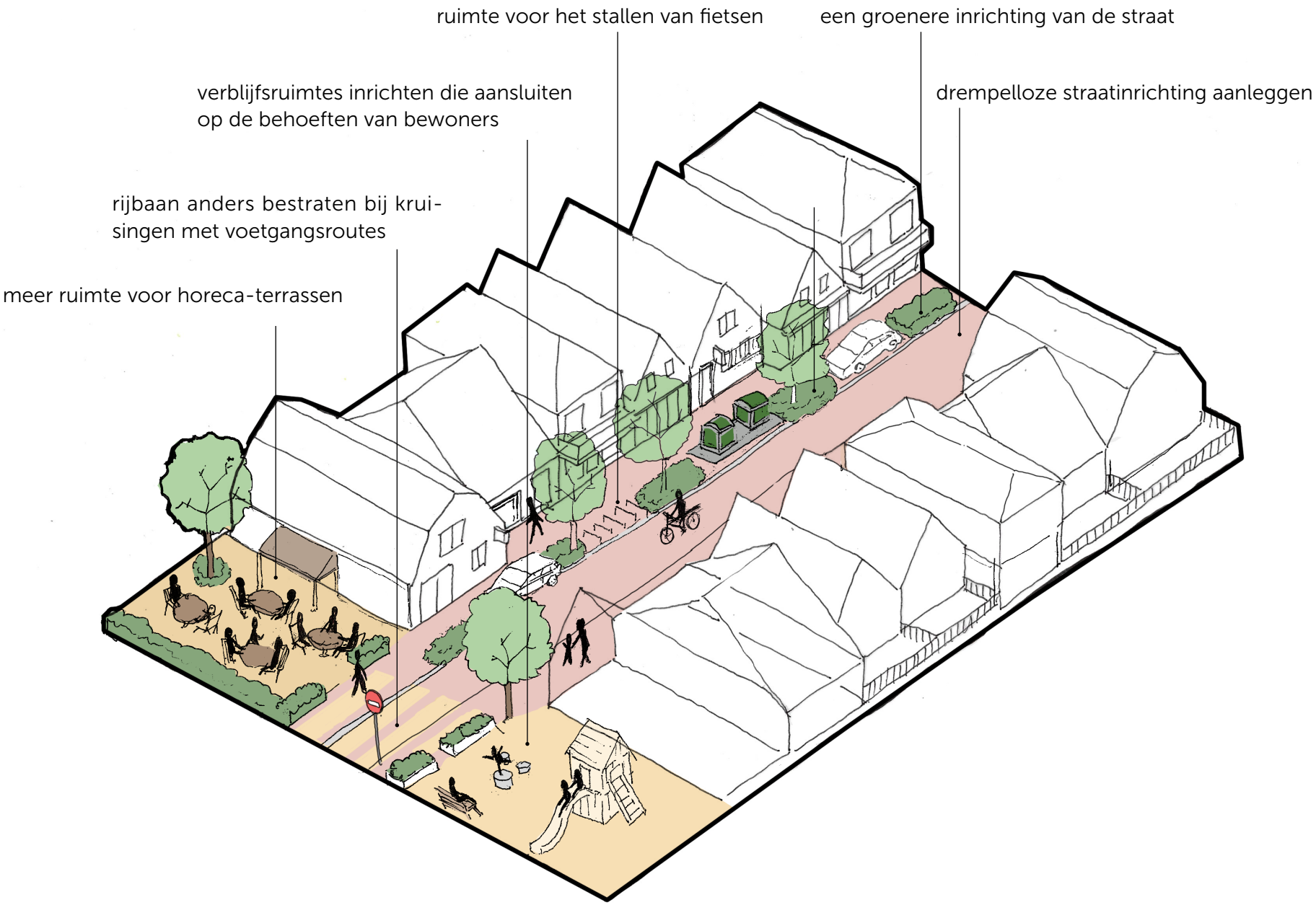
Op de Klifweg heeft het autoverkeer vooralsnog ruim baan. We onderzoeken verschillende modellen voor de circulatie rondom de Klifweg, Klifkade en de Damlaan. Een mogelijke variant is het scheiden van verkeer van en naar de haven, over de Klifweg en de Klifkade. Dit halveert de verkeersintensiteit op de Klifweg, zodat kansen ontstaan voor winkels aan beide zijden. Het resultaat van de circulatiestudie bepaalt het tijdspad van de ingrepen.



huidig profiel Raadhuisstraat



voorgesteld profiel Raadhuisstraat


ruimte voor het stallen van fietsen
een groenere inrichting van de straat
verblijfsruimtes inrichten die aansluiten op de behoeften van bewoners
drempelloze straatinrichting aanleggen
rijbaan anders bestraten bij kruisingen met voetgangsroutes
meer ruimte voor horeca-terrassen

3.5 De haven

Toen Urk een eiland was, vormde de haven al het middelpunt van economische activiteit en de schakel met de buitenwereld. Deze rol vervult de haven nog altijd. Het is een centrum voor visserij, maritieme industrie en toerisme, en trekt hierdoor veel autoverkeer, goederenvervoer en scheepvaart aan.

Bij aankomst in het oude dorp trekt je oog als eerste naar de kolossale schepen die boven de oude huizen uittorenen. De grootschaligheid van het haventerrein contrasteert met de pittoreske bebouwing van oude dorp. Zo bevestigt de haven het karakter van Urk als ondernemende gemeenschap. Hiermee onderscheidt Urk zich van andere voormalige Zuiderzeehavens, die alleen nog pleziervaart trekken.

Om het kleinschalige karakter van het historische dorp beschermen, staat de gemeente hier al lange tijd geen grootschalige ingrepen toe. Dit maakte het haventerrein de enige plek waar nieuwe functies aan de dorpskern konden worden toegevoegd. Grootschalige ingrepen (bijvoorbeeld het toevoegen van winkelruimte, horeca, appartementen of toeristische faciliteiten) vonden alleen plaats op of rond het haventerrein. Met de sloop van de visafslag ontstond veel ruimte, die vooralsnog is opgevuld met parkeerterrein.
Het oude dorp is een belangrijke en geliefde plek voor Urkers. Er is dan ook veel behoefte aan extra ruimte om hier te werken, te wonen of elkaar te ontmoeten. Vanwege het historische karakter van het oude dorp, zijn er maar weinig plekken geschikt om nieuwe functies toe te voegen. Het haventerrein en de Klifweg vallen niet onder het beschermd dorpsgezicht, waardoor men voor nieuwe ambities als snel naar dit gebied kijkt. Bij het maken van plannen voor het havengebied is het belangrijk om bestaande functies, waaronder de rol als centrum voor de maritieme industrie of als parkeerterrein voor bezoekers, niet uit het oog te verliezen. Randvoorwaarde voor een gebiedsontwikkeling is dat bestaande functies opnieuw ingepast worden, of verplaatsen naar een minstens even geschikte plek.

Visserij

De Urker cultuur is innig verbonden met de visserij. Juist op de haven, waar van oorsprong de Zuiderzeevissers uitvoeren, willen we dit zichtbaar houden.

De rol van haven is in de afgelopen decennia aan aantal keer veranderd, afhankelijk van de ontwikkelingen in de visserij. In de jaren 60 lag er nog een grote Noordzeevloot. Naarmate de kotters groeiden, werd het voor Urker vissers praktischer om te havenen in aan de Noordzee, en de vis per vrachtwagen naar Urk te brengen. Tegelijk groeide de visverwerkende industrie. Om op deze ontwikkelingen in te spelen, kreeg de visveiling in 1997 een nieuw pand op Zwolsche Hoek. Hiermee kwam het zwaartepunt van de visserij meer op het bedrijventerrein te liggen.

De IJsselmeervloot, die onder meer op paling en snoekbaars vist, heeft nog steeds de haven van Urk als thuisbasis. In 2001 is een nieuwe IJsselmeervisafslag op de haven gebouwd, waar jaarlijks voor miljoenen aan vis verhandeld wordt. Bovendien heeft de visafslag een educatieve en toeristische functie.

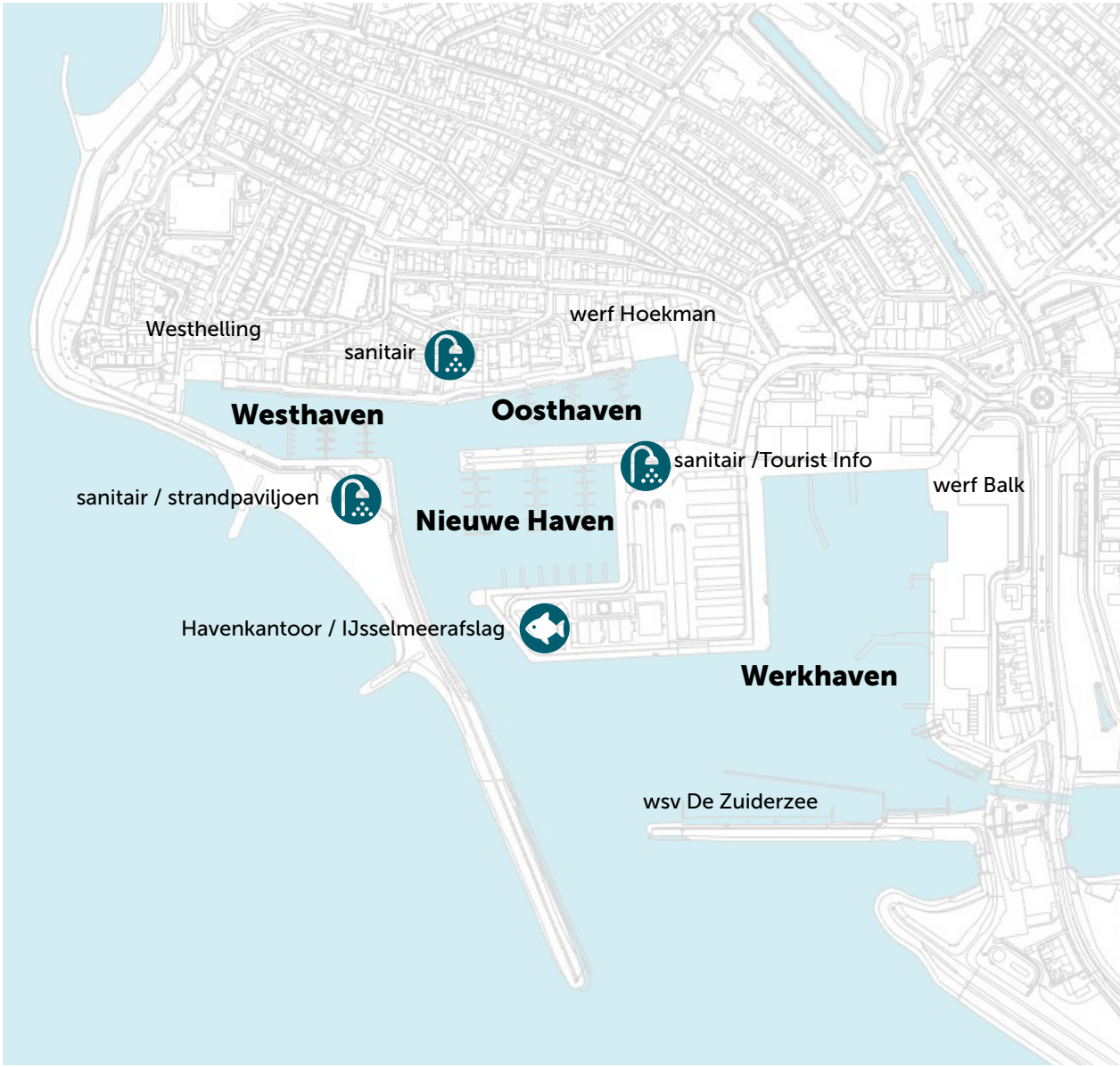
De IJssmeervisserij houdt ook in de toekomst haar plek in de haven. Bij het groot onderhoud aan de havenkades, nemen we dus ook de pieren voor de IJsselmeervloot mee. De IJsselmeervloot ligt op een logische plek in de Nieuwe Haven, direct ten noorden van de visafslag. De handhaven op de huidige locatie heeft de voorkeur, maar zo nodig kunnen ook andere kades langs de Nieuwe Haven kunnen voor deze vloot geschikt gemaakt worden.

Maritieme industrie

Naarmate de visserij zich verplaatste naar het bedrijventerrein, kreeg de maritieme bedrijvigheid meer ruimte om te groeien. Rond de inpoldering kende Urk drie scheepshellingen,

die verspreid lagen langs de oude havenkade. Twee hiervan, de Westhelling en de oude werf van Metz (tegenwoordig Hoekman) zijn nog steeds volop in gebruik. Naarmate de kotters groter werden, kwam ook de werkhaven steeds meer in het teken te staan van de maritieme industrie. De werkhaven kon plaats bieden aan schepen die voor de historische werven te groot waren. Het werk vond plaats aan de havenkades, of aan de nieuwe werf van Metz (tegenwoordig Balk) die in de jaren '80 langs de Sluisweg werd aangelegd. Naast het bestaande onderhoudswerk legden de werven zich steeds meer toe op de afbouw van verschillende soorten vaartuigen, waaronder werkschepen en privéjachten. Zo stond de visserij aan de wieg van een bloeiende bedrijfstak.

Vanwege het succes van de nautische industrie, loopt deze binnen de haven van Urk tegen haar grenzen aan. Om gebruikers van de werkhaven een plek te bieden, moeten de havenmeesters puzzelen met de ruimte. Bovendien lopen bedrijven tegen de grenzen van de milieuwetgeving aan. Bovendien biedt de verbreding van de Kornwerderzandsluis kansen voor schaalvergroting, die op de huidige werkhaven niet verzilverd kunnen worden. Daarom komt er een nieuwe haven buiten het oude dorp, die zich speciaal richt op de maritieme industrie. Deze



Multifunctionele Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) komt in het IJsselmeer, naast het nieuwe bedrijventerrein Port of Urk. Zo krijgt deze belangrijke bedrijfstak de ruimte om uit te breiden en grootschaliger te werken.

De maritieme industrie bepaalt het beeld van de haven van Urk, en verbindt het heden met het verleden. Historische objecten, zoals scheepshellingen of de kraan van Hoekman, hebben als gebruikt erfgoed extra waarde. Voor de twee werven aan de Oost- en Westhavenkade geven we de voorkeur aan voortzetting op de huidige locatie, wanneer dit bedrijfseconomisch en milieutechnisch mogelijk is.

Op dit moment is het lastig te voorspellen welke invloed de aanleg van de MSNF zal hebben op de bedrijvigheid rondom de bestaande werkhaven. Het is mogelijk dat de grote werven de voorkeur geven aan een efficiënt bedrijfsproces op één bedrijfslocatie, waarmee het zwaartepunt van de maritieme industrie op Port of Urk komt te liggen. Anderzijds kan de MSNF zich specialiseren tot een nieuw cluster voor grote vaartuigen, waarbij de werkhaven nodig blijft voor het onderhoud van kleine tot middelgrote schepen. Dit is een belangrijk vraag, met name voor het gebied rondom de Klifweg en de werkhaven, waar grootschalige ontwikkelingen mogelijk zijn. Daarom brengen we in het volgende hoofdstuk het effect van beide scenario's in beeld.

Pleziervaart

Als een karakteristiek dorp dat verbonden is met het water, is Urk een aantrekkelijke bestemming voor recreanten. Ook veel Urkers gaan voor hun plezier het water op. De pleziervaart is steeds belangrijker geworden voor het gebruik van de haven. In de zomer ligt de passantenhaven vol, en voor vaste ligplaatsen bestaat een lange wachtlijst.

Voor de pleziervaart zijn de havenfaciliteiten van groot belang. De gemeente heeft in de Oost- en Westhaven en aan de Dormakade ongeveer 200 ligplaatsen ingericht. Op drie plekken vind je uitgebreide sanitaire voorzieningen: onder het Strandpaviljoen, in het paviljoen van Tourist Info en achter het parkeerterreintje op de voormalige werf van



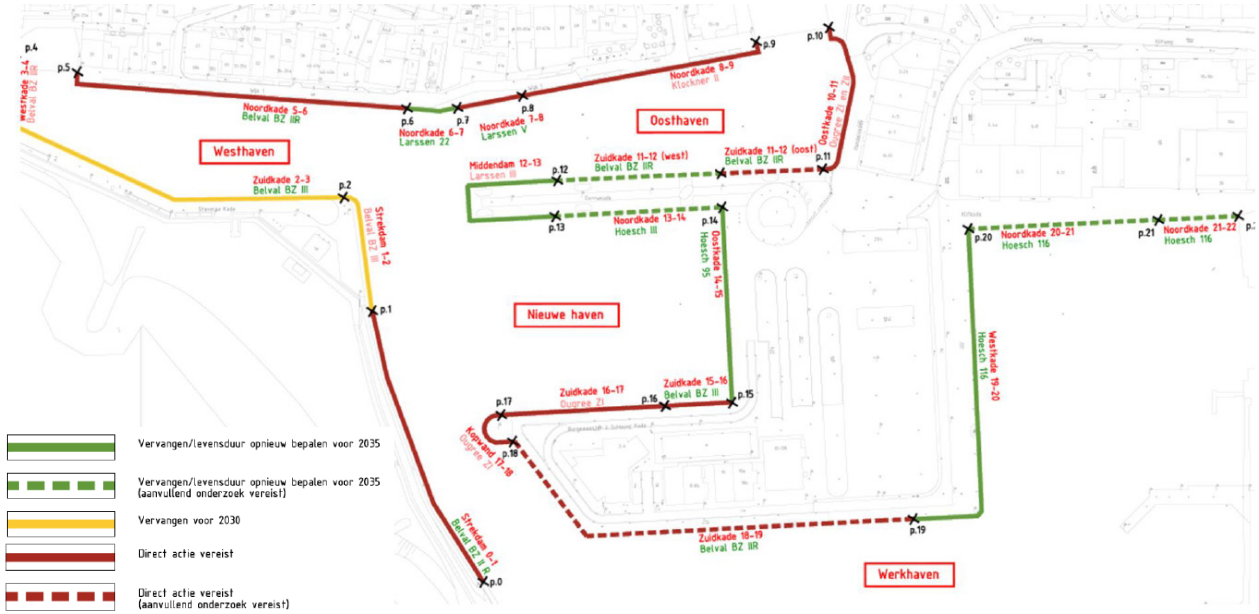
de Roos. Er zijn goede stroomvoorzieningen, en is het eenvoudig om af te rekenen. Naast de gemeentelijke jachthaven kent Urk W.s.v. De Zuiderzee. Ten zuiden van de werkhaven beheert deze watersportvereniging een haven met 90 ligplaatsen.

De pleziervaart is belangrijk om de verbondenheid met het water over te brengen op een nieuwe generatie Urkers, ook zij die later niet gaan varen. Bovendien trekt de jachthaven een type bezoekers dat past bij het dorp. Het gaat veelal om een wat ouder publiek dat over besteedbaar inkomen beschikt, met belangstelling voor het maritieme heden en verleden van Urk.
Gezien de populariteit van de jachthaven is er behoefte aan extra ruimte voor de pleziervaart. De ruimte in de haven is echter beperkt. Om de pleziervaart verder te ontwikkelen zijn ook binnendijkse locaties een mogelijkheid. Voor de visserij of de maritieme industrie bestaat deze mogelijkheid niet. Het ontwikkelen van de jachthaven moet niet ten koste gaan van deze sectoren. In het scenario dat de maritieme industrie zich concentreert rondom de nieuwe MSNF, kan uitbreiding van de pleziervaart ervoor zorgen dat de haven het bruisend centrum van Urk blijft. Als de werkhaven nodig blijft voor gespecialiseerd onderhoudswerk aan kleinere schepen, zal het nodig zijn om ruimte voor extra recreatieve ligplaatsen buiten het oude dorp te zoeken.

Kadewanden

Aan de haven is sinds de drooglegging meerdere keren uitgebreid, waardoor er kademuren uit verschillende periodes te vinden zijn. Uit recent onderzoek blijkt dat een groot deel van de damwanden op korte termijn vervangen moet worden. De gemeente treft nu voorbereidingen om hiermee aan de slag te gaan. Het plan is om de werkzaamheden uit te voeren in 2028 en 2029.

Om de kades weer op sterkte te krijgen, zijn mogelijk hogere kademuren nodig. Een opstaande rand tussen de kade en de haven zou onpraktisch zijn, en belemmert de verbinding tussen de Urk en het water. Als je de kade ophoogt vanaf de bebouwing tot aan



de kadewand, zou zo'n wand niet nodig zijn. Het is dan wel nodig om de kade en het openbaar gebied gelijktijdig aan te pakken. Tijdens bewonersavonden voor dit programma is gepeild wat voor inrichting van de kades gewenst is. In 2026 willen we hierover verder in gesprek met bewoners en ondernemers, nu op basis van een voorlopig ontwerp. Zo komen we tot een goede afstemming tussen het gebruik van de kade en de eisen die we stellen aan de nieuwe kadewand.

De grootste veranderingen verwachten we voor het gebied tussen de Klifweg en de haven. Rondom de Werkhaven is alleen de Zuidkade (waar nu de boot voor Oekraïners ligt) dringend toe aan onderhoud. De vernieuwing van de overige kades kan onderdeel worden van een gebiedsontwikkeling in deze omgeving. We kunnen dan ook overwegen om, net als in 1971 en 1981 gebeurd is, het havengebied uit te breiden.

Oost- en Westhavenkade

De staat van de kademuren maakt herbestrating van de Oost- en West havenkade binnenkort nodig. Om de werkzaamheden aan de damwanden te combineren met het opnieuw inrichting van de openbare ruimte, is het nodig om in 2026 in gesprek te gaan over de gewenste inrichting in de nieuwe situatie. Op basis van de bewonersavonden is er veel steun voor een nieuwe inrichting van de havenkades, waarbij meer ruimte ontstaat voor bezoekers.

De havenkades zijn het visitekaartje voor Urk, daarom willen we deze inrichten als een uitnodigende verblijfsruimte. Hierbij hoort een inrichting waarin voetgangers en fietsers centraal staan. De auto is hier te gast. Langs de haven is een rij plantenbakken geplaatst die het aanzicht van de haven verbetert, en tegelijk gevaarlijke piekbelasting op de kade voorkomt. In de nieuwe situatie houden we een verblijfsgebied langs de kade. Een deel hiervan kan ingericht worden als terras, maar er blijft ook ruimte voor openbare zitgelegenheid en voor de fiets. Toegang voor bevoorrading en hulpdiensten blijft uiteraard mogelijk.

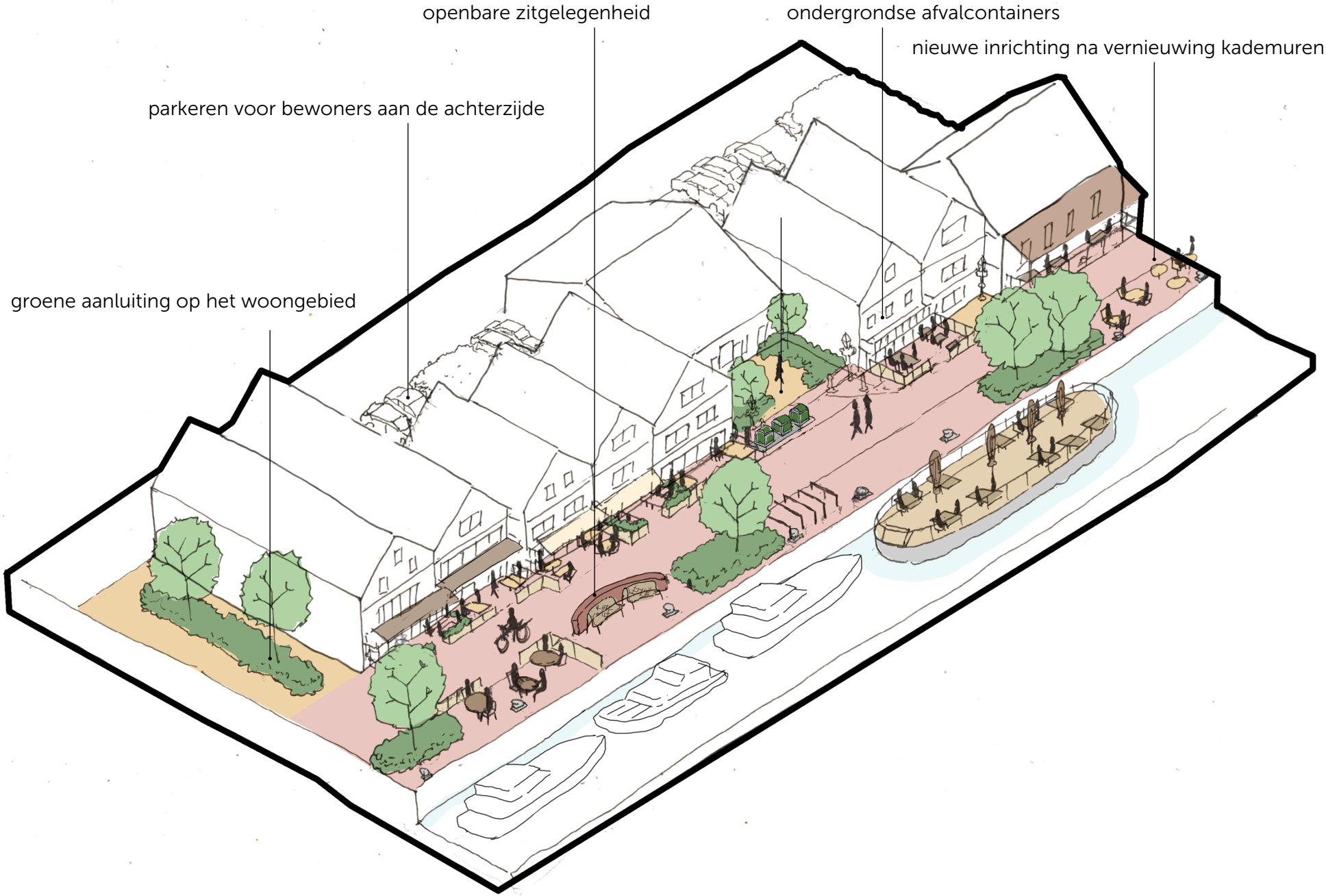
Ook wanneer de kade wordt verhoogd behouden we de drempelloze inrichting die de kade nu heeft. Veel bewoners willen een prettiger inrichting van de kade. Steen past bij een havenkade, maar dit is goed te combineren met plantenbakken en een rij bomen. Ook een groene inrichting van de voorstoepen en terrassen draagt bij aan een aangenaam verbijfsgebied.

Wat is er al gebeurd?

- In 2024 is bij de Tourist Info een kunstwerk van Hein Kapitein geplaatst, opgebouwd uit de silhouetten van een botter, een kotter en een flyshooter.
- Er zijn plantenbakken geplaatst op de De Dormakade, de Oost- en Westhavenkade en de Handelskade. Hiermee heeft de haven een groener aanzien gekregen. Bovendien voorkomen we zo dat zware voertuigen kwetsbare kadewanden onder druk zetten.
- De stroomvoorziening en het sanitair voor passanten is het afgelopen jaar vernieuwd.

Wat gaan we nog doen?

- In 2027 gaan we in gesprek met bewoners en andere gebruikers van de Havenkades over de gewenste inrichting
- We kijken naar de mogelijkheden voor een nieuwe verbinding tussen haven en strandpaviljoen, bijvoorbeeld in de vorm van een voetgangersbrug of pontje.
- Voor 2028 en 2029 staat groot onderhoud aan de kadewanden gepland


openbare zitgelegenheid
ondergrondse afvalcontainers
nieuwe inrichting na vernieuwing kademuren
parkeren voor bewoners aan de achterzijde
groene aanluiting op het woongebied

4. Verkenning Klifweg en Haven



We willen het oude dorp graag houden zoals is. Maar, de groei van Urk betekent dat er steeds meer Urkers op het oude dorp af komen. Er is behoefte aan meer ruimte voor winkels en horeca. Om het oude dorp het centrum van de gemeenschap te houden, is het goed om te zoeken naar nieuwe ruimte hiervoor.

Zoals eerder beschreven willen we het woonkarakter van het historische oude dorp beschermen. Het gebied rondom de Klifweg en de haven wordt hierdoor de enige geschikte plek. Deze voorzieningen gaan makkelijker samen met havenactiviteiten dan met een woonomgeving. Er zijn dus mogelijkheden voor transformatie en verdichting die niet spelen in de rest van het oude dorp. Daardoor is het beter om de planvorming voor het Klifweggebied los te maken van deze visie, en hiervoor een aparte opdracht te formuleren. Wel is het mogelijk om randvoorwaarden voor deze gebiedsontwikkeling te duiden.

Een belangrijk vraagteken is nog de manier waarom de maritieme industrie zich in de toekomst ontwikkelt. Daarom brengen twee scenario's in beeld: een scenario waarin deze bedrijfstak zich concentreert rond de MSNF, en een scenario waarin de maritieme industrie rondom de werkhaven zich vernieuwt. Toch is los van deze los van deze vraag al veel duidelijk over de kansen en beperkingen voor de toekomst van dit gebied.

Geleidelijke ontwikkeling

Het gebied vervult belangrijke functies als winkelgebied, als werklocatie en als logistiek knooppunt. Ook heb je te maken met een groot aantal eigenaren en belanghebbenden. Hierdoor is het is niet mogelijk of wenselijk het gebied in één keer te transformeren. Wel is het nodig om de visie te vertalen naar ruimtelijke kaders die de ondernemers rondom de werkhaven in staat stellen te investeren in de toekomst, op een manier die past in het oude dorp. De voorkeur gaat uit naar een gebiedsontwikkeling in samenwerking met de huidige eigenaren. Het verwerven van percelen kan een nuttig middel zijn om vernieuwing in gang te zetten, maar is geen vereiste.

Zoals gebruikelijk in een transformatiegebied heb je te maken met een sterk versplinterd gebied, waarin vele functies, eigenaren en belanghebbenden naast elkaar bestaan. Het openbaar gebied is verdeeld tussen de gemeente Urk en waterschap Zuiderzeeland. Met het oog op toekomstige ontwikkelingen heeft de gemeente het pand van de RABObank verworven. Andere panden, waaronder de werf van Balk, het pand van Hoekman, de voormalige SNS bank en Baarssen, zijn in privaat eigendom. Ook worden percelen verpacht. In het kader van een gebiedsontwikkeling zullen we met de gebiedseigenaren om tafel gaan zitten om een gezamenlijke visie te ontwikkelen.

Identiteit

De haven is kenmerkend voor Urk. De huidige inrichting, met vrij zicht op de activiteiten aan de kade, past hierbij. Wel overheerst de parkeerfunctie nu erg, waardoor de haven geen fijn verblijfsgebied is. Ook is de schaalsprong tussen het intieme oude dorp en de weidsheid van de haven te groot voor een goede aansluiting. Door een deel van het havengebied te bebouwen, en in plaats hiervan een serie van kleinere openbare ruimtes te omsluiten, ontstaat deze aansluiting wel.

De Klifweg lift op de kustlijn van het oude eiland. Daarmee heeft de Klifweg een ander karakter dan de Raadhuisstraat, een historische straat door de oude dorpskern. Dit verschil kan geaccentueerd worden door de historische zeewering te verbeelden in de inrichting van het openbaar gebied. Dit is goed te combineren met de veelgenoemde wens van bewoners om meer groen in het gebied te brengen.

Parkeersituatie

De haven blijft nodig als plek waar bezoekers van het Oude Dorp hun auto parkeren, zodat ze niet in de nauwe woonstraten terecht

komen. De nieuwe situatie moet dus niet alleen parkeergelegenheid bieden voor bedrijven langs de Klifweg, maar ook voor de rest van het oude dorp. In het project zoeken we uit hoeveel we voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers aan kunnen bieden, op de haven of op loopafstand hiervan. Hierbij kijken we ook naar de mogelijkheid om openbaar parkeren te integreren in nieuwe bebouwing, bijvoorbeeld in de vorm van een parkeergebouw, parkeerkelder of parkeerdek. Als parkeren in het merendeel van het oude dorp alleen voor vergunninghouders wordt, neemt de parkeerdruk op de haven waarschijnlijk toe. Daarom wordt de parkeerbehoefte in dit gebied pas bepaald nadat de nieuwe parkeersituatie ingevoerd is.

Circulatie

De Klifweg is de belangrijkste verkeerstoegang van het oude dorp, voor zowel bewoners, bezoekers als vrachtverkeer. Ook is er veel parkeergelegenheid voor bezoekers van het oude dorp. De Klifweg wordt ervaren als druk en onveilig, vanwege de kruising tussen autoverkeer naar het haventerrein met voetgangers naar het oude dorp. Wanneer er meer voorzieningen rondom de haven komen, wordt dit punt nog drukker.

De Klifweg zal een belangrijke verkeers-verbinding blijven, maar er zijn wel mogelijkheden voor een inrichting die beter past bij haar rol als entree van het oude dorp. Het haventerrein ligt op loopafstand, zodat het aantal parkeerplaatsen langs de Klifweg. Door verkeer van de rotonde Urkerweg naar de haven heen via de Klifweg, en terug via de Klifkade te leiden, wordt de verkeerssituatie overzichtelijker. Hiervoor is wel een herinrichting van de Klifkade nodig, waarbij een scheiding tussen werk- en circulatieruimte wordt gemaakt.

Bouwveld Noord

Dit bouwveld ligt ten zuiden van de Klifweg, direct aan de entree van het oude dorp. In dit deel zitten een aantal functies die belangrijk zijn voor Urk, bijvoorbeeld de werkplaatsen van Hoekman en Hartman, de grote kledingzaak Klif18, en het visrestaurant Baarssen. De bebouwing is vaak technisch verouderd, maar dit lijkt geen belemmering voor de ondernemers die hier gevestigd zijn. Dwars door het gebied loopt de waterkering van het IJsselmeer, wat herstructurering hier extra ingewikkeld maakt.

Door de ligging aan de Klifweg is deze plek geschikt voor het toevoegen van extra winkelruimte. Ook zijn er mogelijkheden om horeca toe te voegen. Hierbij is het belangrijk om rekening te houden met de bewoners aan de noordkant van de Klifweg. Doordat het veld grenst aan de historische kern van Urk is het belangrijk om qua maat en schaal aan te sluiten op de bestaande bebouwing. Op deze plek buiten het oorspronkelijke eiland dorp is historiserend bouwen niet vereist, maar moet wel gelet worden op architectonische kleinschaligheid en individualiteit. Voor een fijnmazig netwerk van openbare ruimtes zijn wandel- en fietsroutes nodig die het blok doorkruisen.

De vele belanghebbenden vereisen een langjarige ontwikkelstrategie. Hierbij bieden eigenaren opties om te investeren en te verdichten, zonder hiervoor verplichtingen op te leggen. Deze ontwikkelmethode maakt het integreren van gebouwd parkeren lastig, maar niet onmogelijk.

Bouwveld West

Aan de westkant van de werkhaven stond tot 2005 het gebouw van de visafslag. Tegenwoordig wordt het terrein gebruikt als parkeerterrein en camperplaats. Er zijn goede mogelijkheden om hier opnieuw bebouwing toe te voegen, wanneer voor deze functies een passend alternatief wordt gevonden. Doordat de plek en de ruimte eromheen in handen van de gemeente zijn, kan transformatie relatief snel plaatsvinden.

Doordat er een relatief groot perceel is dat in één keer ontwikkeld kan worden, zijn hier de beste kansen voor het integreren van parkeren in de bebouwing. Ook zijn er goede

mogelijkheden voor horeca aan de haven, op een plek die in de loop zit, maar wel op afstand van bestaande woningen. Ook biedt dit veld de meeste mogelijkheden voor het toevoegen van werkruimte voor de nautische bedrijvigheid. Omdat we streven naar een doorlopende route met dubbelzijdige bewinkeling ligt winkelruimte op deze plek minder voor de hand. Het uitzicht over de haven maakt de plek aantrekkelijk om te wonen. Dit is echter lastig te combineren met een haven waarin het werken aan schepen centraal staat.

Doordat bebouwing hier relatief los staat van het oude dorp, op een prominente plek in de haven, kan hier een beeldbepalend gebouw komen dat past bij de dynamiek van Urk. Wel zijn er beperkingen aan de hoogte, zodat bestaande landmarks zoals de vuurtoren en de kraan van Hoekman tot hun recht blijven komen.

bouwwveld Oost

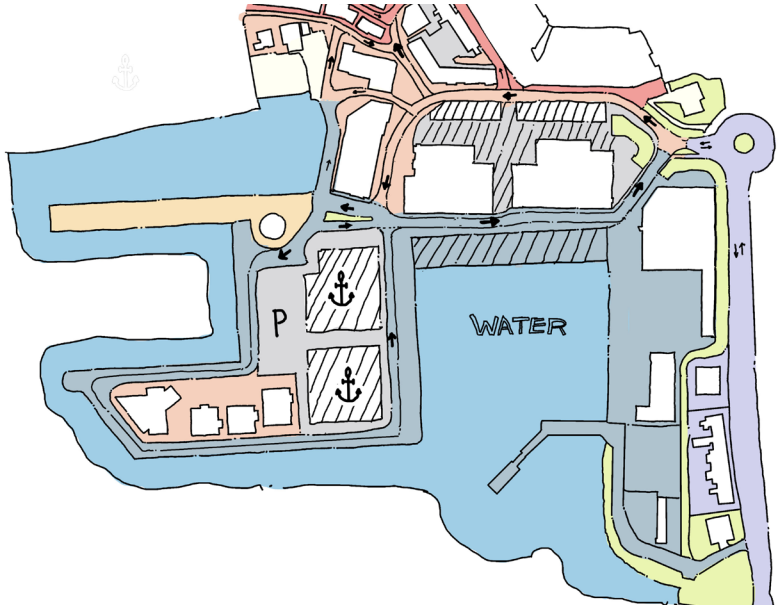
De oostkade van de werkhaven wordt gebruikt door scheepswerf Balk en waterschap Zuiderzeeland. De eigenaar van de scheepswerf bepaalt mede de toekomst van deze kade. Daarmee is deze ontwikkeling het meest afhankelijk van het scenario van de maritieme industrie. Als het oude dorp een centrum voor de nautische industrie blijft, kan de mogelijkheid onderzocht worden ook het terrein van het waterschap hiervoor te benutten. Als de scheepswerf van Balk zich verplaatst naar de toekomstige MSNF, komt transformatie van deze locatie in beeld.



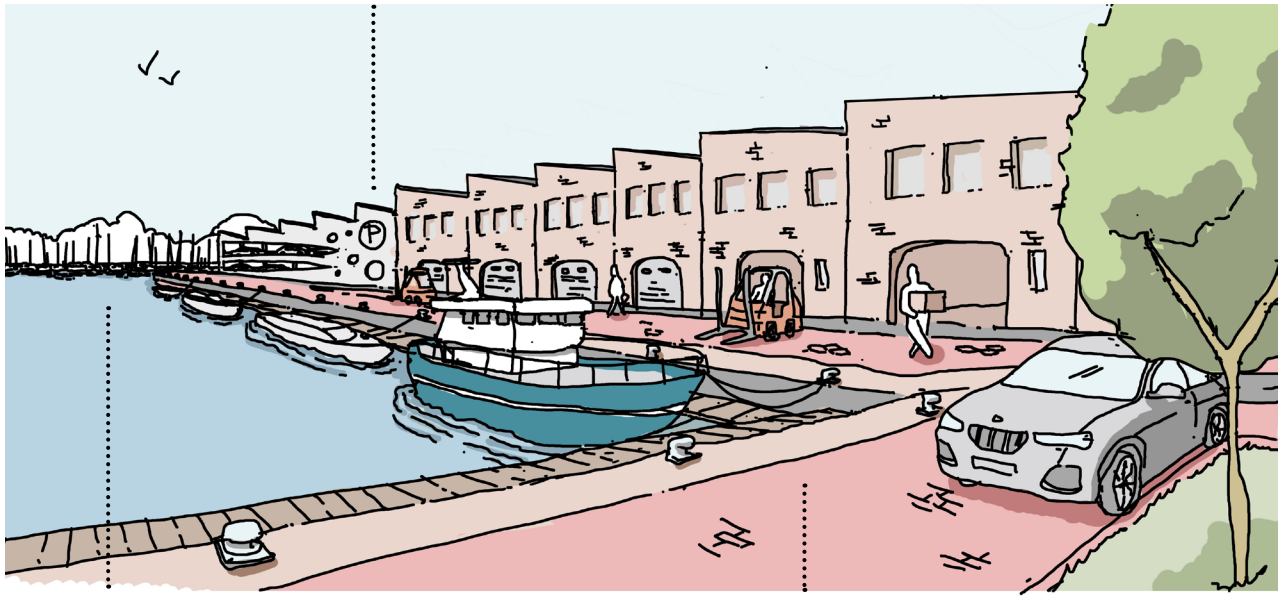
scenario 1:
Opschaling maritieme werkzaamheden

In dit scenario wordt extra ruimte gemaakt voor de maritieme industrie, in combinatie met extra ruimte voor voorzieningen langs de Klifweg. Op de haven wordt hiervoor werkruimte gemaakt, in combinatie met een parkeergebouw voor bezoekers van het oude dorp.

Ten zuiden van de Klifweg wordt een winkelplint mogelijk gemaakt, terwijl de Klifkade het karakter van een werkhaven behoudt. De verkeerssituatie blijft in dit geval nagenoeg hetzelfde als nu. De vernieuwing van de havenkade biedt de mogelijkheid om hiervoor extra ruimte langs de Klifkade te realiseren.



Parkeren en werken op de haven.



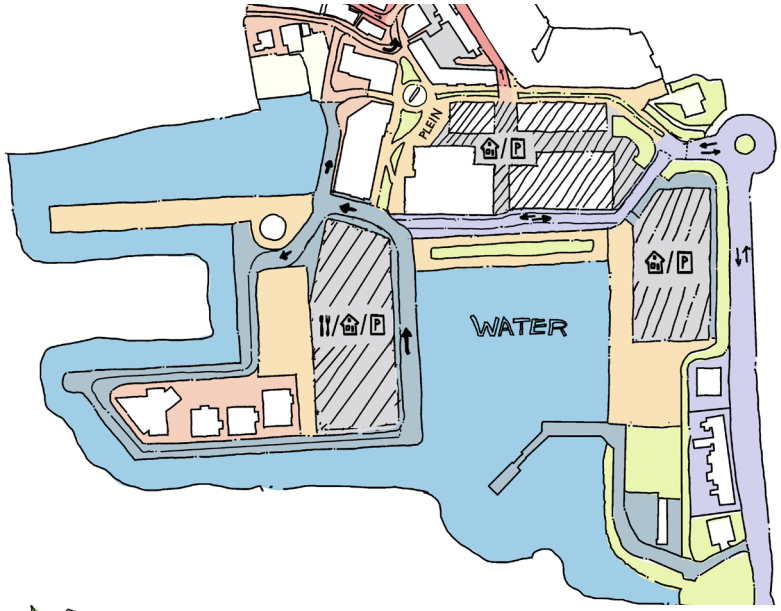
Werken op de werkhaven breidt uit naar de Westzijde.

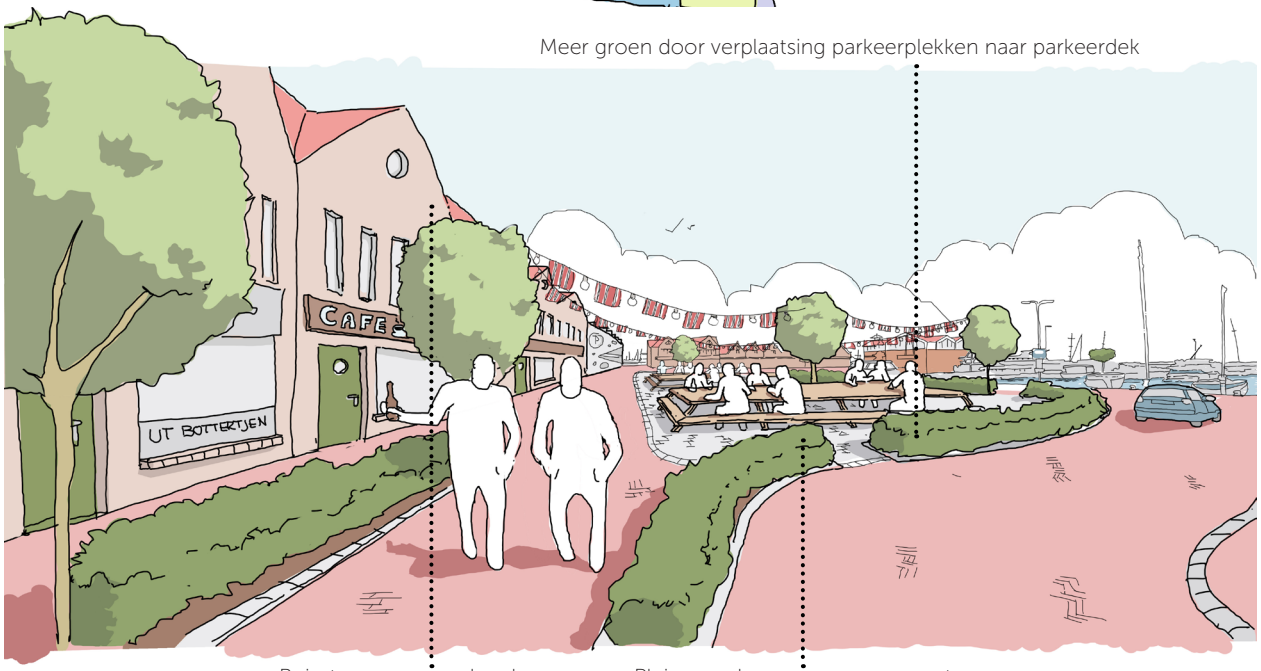
De Klifkade als nieuwe hoofdontsluitings van het gebied.

scenario 2:
Wonen en werken in de werkhaven

In het alternatieve scenario komt er rondom de haven niet alleen ruimte voor voorzieningen, maar ook voor woningbouw. Op termijn wordt een groot deel van de bebouwing ten zuiden van de Klifweg vervangen voor nieuwbouw. Er ontstaat ruimte voor bebouwing met een actieve winkelplint met daarboven woningen. Een deel van de parkeerbehoefte wordt binnen het bouwveld opgelost. Op de haven zelf ontstaat ruimte voor horeca en wonen.

De haven krijgt een meer groene inrichting, die uitnodigt om langs de Klifkade aan de haven te zitten. Ook ontstaat er meer ruimte voor pleziervaart. Door het verkeer van de haven naar de Urkerweg over de Klifkade te leiden, kan de Klifweg autoluw ingericht worden. Hierdoor kan dit gebied echt vorm krijgen als verblijfsgebied, waarin ruimte zit voor groen en evenementen.





Meer groen door verplaatsing parkeerplekken naar parkeerdek

Ruimte voor zwaardere horeca

Plein voor horeca en evenementen

5. Uitvoering



Omgevingsvisie en omgevingsplan

De Omgevingsvisie Urk 2030 schetst de lange termijnvisie voor de fysieke leefomgeving. Dit programma voor het oude dorp en en het havengebied is een gebiedsuitwerking van deze Omgevingsvisie. Het is dan ook in lijn met de strategische doelstellingen van de gemeente. Via de genoemde maatregelen proberen we de diverse doelstellingen uit onze Omgevingsvisie dus te bereiken.

In het Omgevingsplan zullen de ruimtelijke kaders uit de Omgevingsvisie en de Omgevingsprogramma's vertaald moeten worden naar concrete regels en instrumenten voor het gebruik van de fysieke ruimte. De maatregelen die we als opnemen, kunnen in het Omgevingsplan worden geïntegreerd. Dit kan onder andere betrekking hebben op bestemmingen, , functies, regelgeving omtrent milieu, verkeersveiligheid en bouwvoorschriften. Het Omgevingsplan fungeert hiermee als de juridische vertaling van onze Omgevingsvisie en Omgevingsprogramma's.

Monitoring

Een aantal zaken willen we in ieder geval monitoren, om te weten of maatregelen de gewenste effecten hebben. En aanzien van verkeer en verkeerstromen willen we de verkeersbewegingen (o.a. de effecten van het autoluw maken van de Klifweg) monitoren en het gebruik van parkeervoorzieningen, zowel voor bewoners als bezoekers. Tevens monitoren we de woningbouw en werkgelegenheid. Periodiek meten we de voortgang van het aantal gerealiseerde woningen en de uitbreiding van werkgelegenheid. Tenslotte willen we het effect van de maatregelen op de sociale structuren en de leefbaarheid in het gebied in kaart brengen bijvoorbeeld door middel van bewoners- en ondernemersenquêtes.

Rollen bij de uitvoering

De uitvoering van dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van verschillende actoren. Elke betrokken partij heeft een eigen rol en bijdrage.

Gemeente:
De gemeente speelt een leidende rol in het beleidsmatige en juridische kader. Dit omvat het aanpassen van het Omgevingsplan, het verstrekken van vergunningen, en het monitoren van de voortgang van de maatregelen. Daarnaast zorgt de gemeente voor participatie en bewonersbetrokkenheid bij de uitvoering, zodat er ruimte is voor feedback en eventuele aanpassingen.

Bedrijfsleven:
Lokale ondernemers hebben een cruciale rol in het implementeren van economische ontwikkelingen. Dit kan gaan om het uitbreiden van bedrijven en/of werkplekken, investeringen in duurzame technologieën of het ontwikkelen van (toeristische) voorzieningen.

Bewoners:
Bewoners spelen een belangrijke rol bij de sociale cohesie en leefbaarheid van het gebied. Zij kunnen actief bijdragen door deel te nemen aan de participatietrajecten (ook bij particuliere initiatieven) of door mee te denken over de invulling van de publieke ruimte of door bijvoorbeeld aan te geven hoe het wonen in het gebied wordt ervaren en hoe maatregelen daadwerkelijk uitpakken in hun dagelijkse leven.

bijlage: varianten verkeerscirculatie



Met het omgevingsprogramma Oud Urk streven we naar een autoluwe inrichting van het oude dorp. In de nauwe straatjes maken wandelaars, fietsers en automobilisten vaak gebruik van dezelfde ruimte, en alleen bij lage snelheden kan dit op een veilige manier. Kronkelige routes voor de auto zijn een goed middel om de snelheid laag te houden, terwijl de auto toch overal kan komen. Voor bestemmingsverkeer blijft het oude dorp bereikbaar met de auto, maar doorgaand autoverkeer is niet gewenst.

Op veel plekken in het oude dorp is éénrichtingverkeer van kracht. Om doorgaand autoverkeer tegen te gaan kan dit op meer plekken ingevoerd worden. Ook het 'knippen' van enkele verkeersroutes voor de auto kan een goed middel zijn om doorgaand autoverkeer tegen te gaan. Echter, het beperken van autoverkeer op één plek, leidt op een andere plek vaak tot extra verkeer. Het historische netwerk van het oude dorp kent een aantal 'bottlenecks': plekken waaraan nauwelijks te ontkomen valt en die als druk en onveilig worden ervaren.

Om hier de goede balans in te vinden, is het belangrijk dat de maatregelen goed op elkaar worden afgestemd. De structuur van het oude dorp maakt dat er vier clusters zijn aan te wijzen, waarbinnen de verkeersingrepen met elkaar samenhangen.

Wijk 1, 2 en 3:
Het drukste en meest karakteristieke deel van het oude dorp

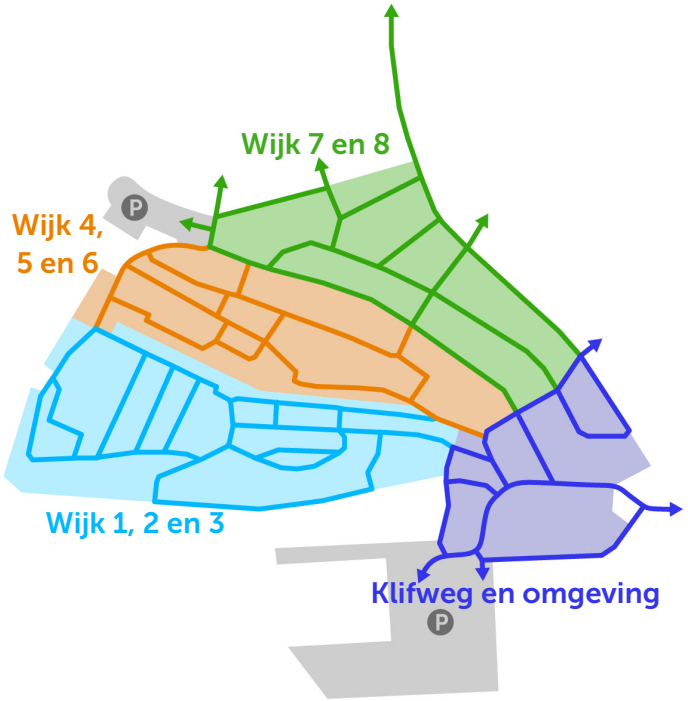
Wijk 4, 5 en 6:
Het oudste deel van Urk, met de meeste krappe straatjes.

Wijk 7 en 8:
Het meest recente deel van het oude dorp, waarbij in de opzet al rekening is gehouden met de auto.

Klifweg en omgeving:
De entree van het oude dorp, dat als logistiek knooppunt ook veel vrachtverkeer aantrekt

In de Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat is in 2024 éénrichtingverkeer ingevoerd. Het oostelijk deel van de Raadhuisstraat krijgt binnenkort een nieuwe inrichting, waarbij de rijbaan een breedte krijgt die past bij de nieuwe situatie. Ook wordt een nieuwe parkeersituatie ingevoerd, waarbij een groot deel van het oude dorp alleen parkeren voor vergunninghouders wordt. Voordat we verdere stappen ondernemen gaan we dit eerst evalueren voor elk van deze vier gebieden. Daarvoor gaan we opnieuw in gesprek met de bewoners en ondernemers. We kijken dan ook of er aanvullende maatregelen nodig zijn om knelpunten op te lossen, of om gevaarlijk rijgedrag tegen te gaan.

Als voorschot hierop zijn in deze bijlage een aantal denkrichtingen voor een autoluwe inrichting gebundeld. Voor de vier deelgebieden geven we aan wat de huidige verkeerssituatie is, en geven we een aantal alternatieven, variërend van kleinschalige tot meer ingrijpende ingrepen. Aan ieder alternatief zitten voor- en nadelen. Daarom is het belangrijk om, in gesprek met belanghebbenden, hier een keuze over te maken.



Wijk 1, 2 en 3

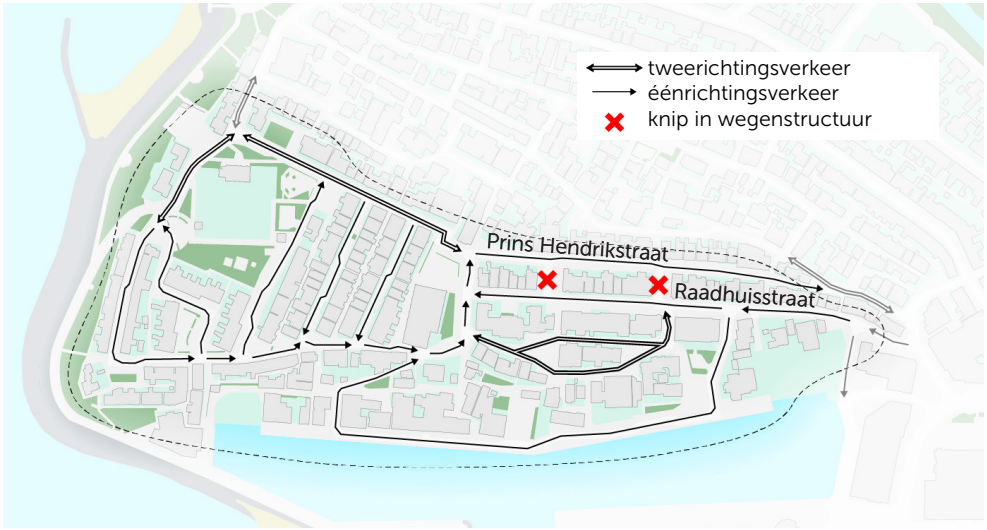
huidige situatie



Wijk 1, 2 en 3 vormen het meest karakteristieke deel van Urk, met de meeste bezienswaardigheden en horecagelezenheden. Het grenst aan de haven en het IJsselmeer. Vanwege de historische oost-west-structuur in het straat- patroon zijn er weinig verbindingen met de wijken 4, 5 en 6 die ten noorden van dit gebied liggen. Door deze ligging heeft het gebied weinig verbinding met de rest van Urk.

Autoverkeer in dit gebied is aangewezen op drie nauwe historische straten: de Raadhuisstraat, de Prins Hendrikstraat en de Zuiderzeestraat. Hierdoor zijn dit de plekken waarop autoverkeer in conflict komt met andere gebruikers van de openbare ruimte.

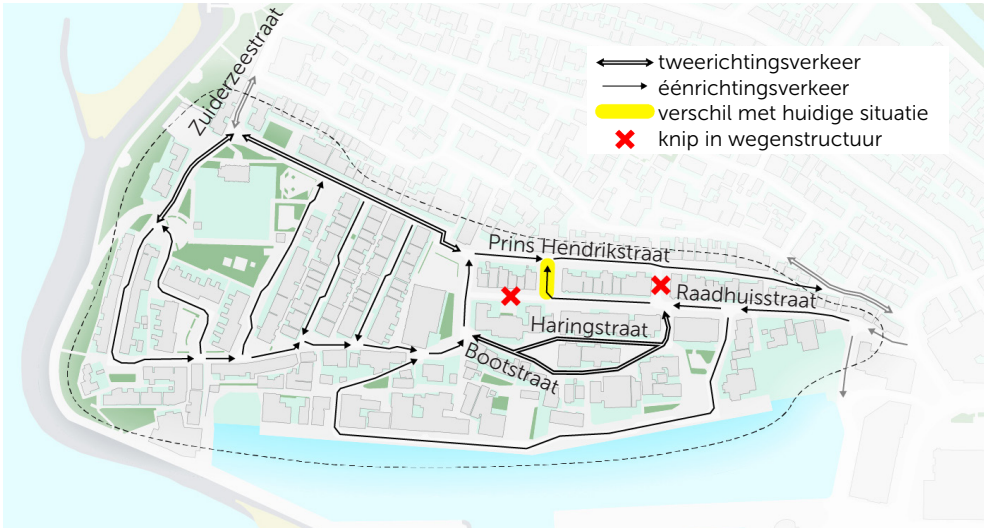
verbindingen tussen Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat weghalen



voordelen:
- meer verblijfsruimte langs de hoofdstraat van het oude dorp
- minder kruisingen op plekken met veel voetgangersverkeer

nadelen:
- langere route voor autoverkeer naar de oostkant van Wijk 2 zorgt voor grotere impact autoverkeer

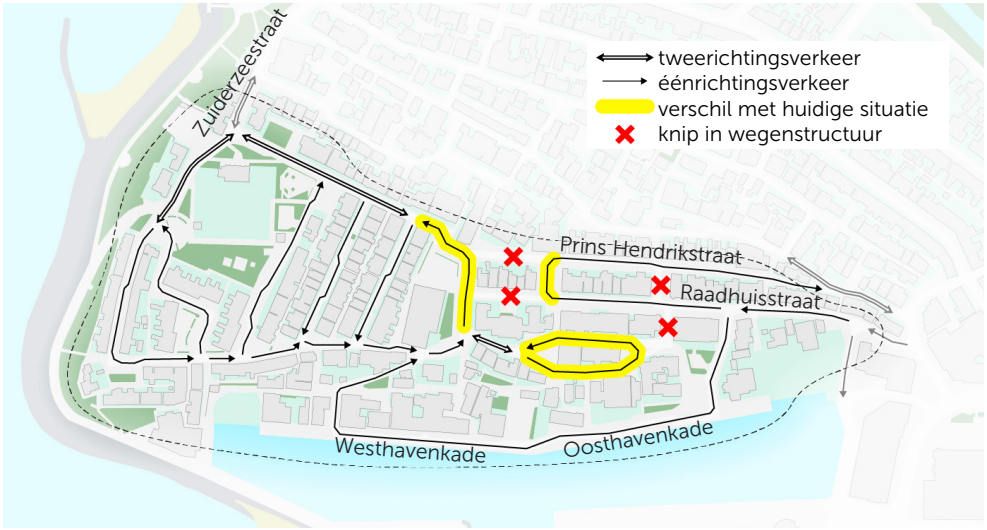
raadhuisstraat ter hoogte van museum autovrij maken



voordelen:
- meer ruimte ter hoogte van het museum
- geen verkeer naar Wijk 3 via de Raadhuisstraat

nadelen:
- meer verkeer over Zuiderzeestraat
- risico op sluipverkeer via Bootstraat / Haringstraat

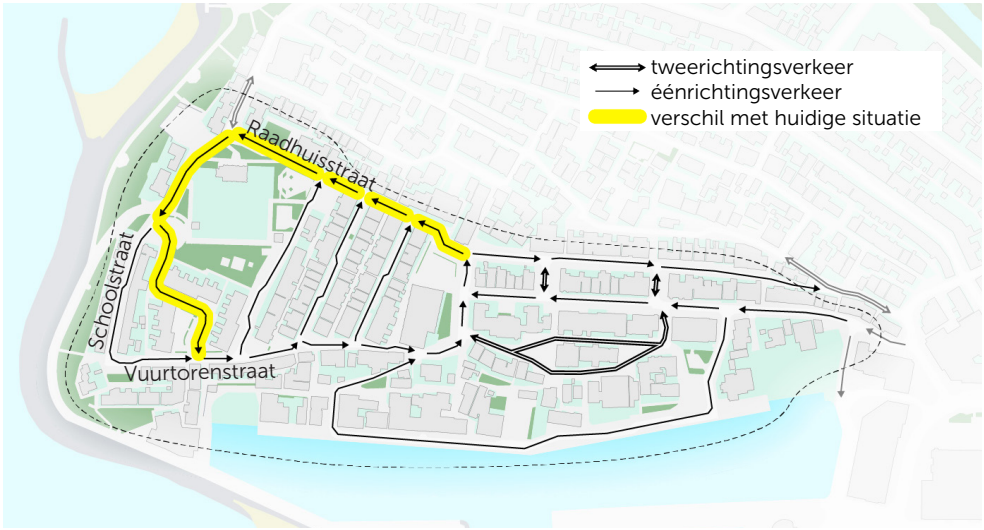
winkelstraat losmaken van woongebied



voordelen:
- meer ruimte ter hoogte van het museum
- geen verkeer naar Wijk 3 via de Raadhuisstraat en Prins Hendrikstraat

nadelen:
- meer verkeer over Zuiderzeestraat
- risico op sluipverkeer via Oost- en Westhavenkade

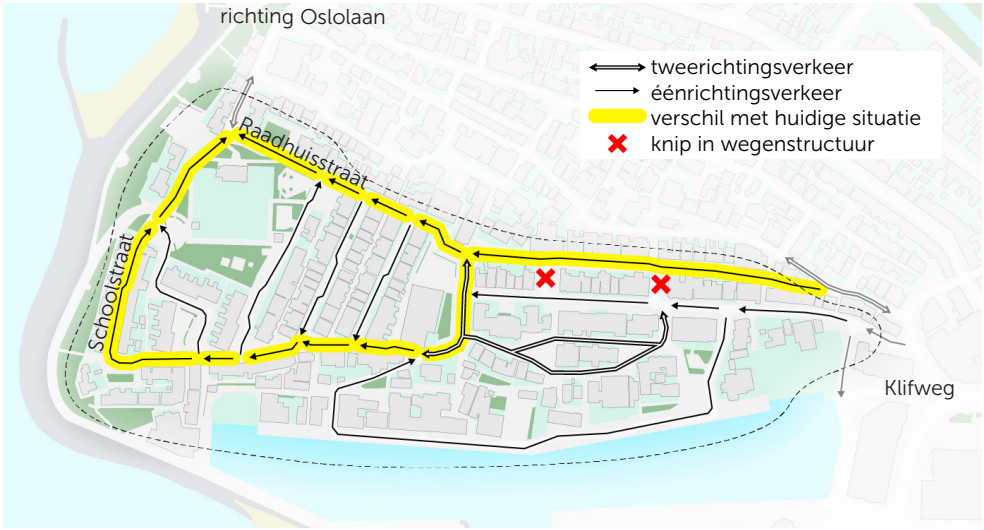
éénrichtingsverkeer rondom wijk 3



voordelen:
- minder ruimte voor de auto nodig in westelijk deel van de Raadhuisstraat en de Schoolstraat
- Geen kruisend autoverkeer in Wijk 3

nadelen:
- Meer autoverkeer door de Vuurtorenstraat

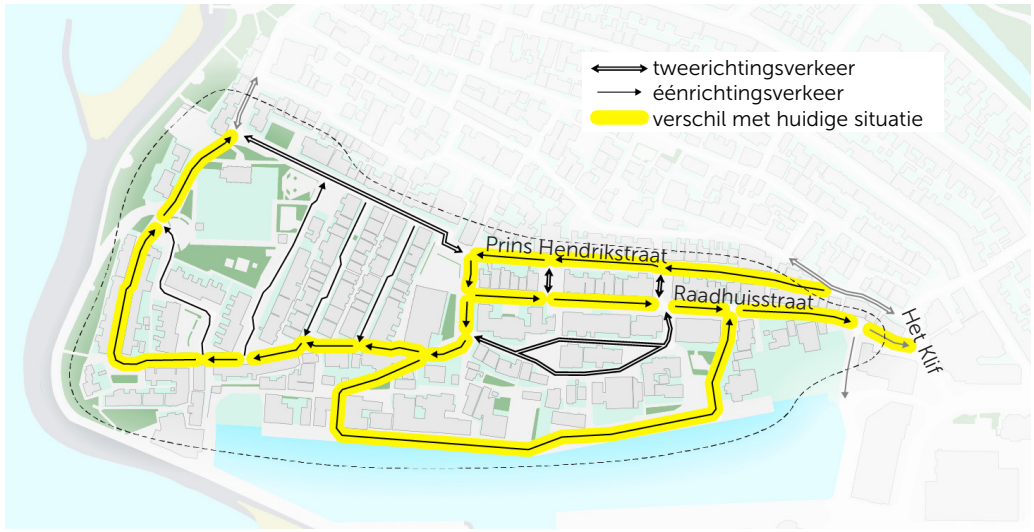
naar binnen via de Klifweg, naar buiten via de Oslolaan



voordelen:
- minder ruimte voor de auto nodig in westelijk deel van de Raadhuisstraat en de Schoolstraat
- Geen kruisend autoverkeer in Wijk 3

nadelen:
- lange rechtstanden met éénrichtingsverkeer nodigt uit tot hogere snelheden
- langere route voor autoverkeer, vooral voor verkeer naar de oostkant van Wijk 2

omdraaiien van alle rijrichtingen

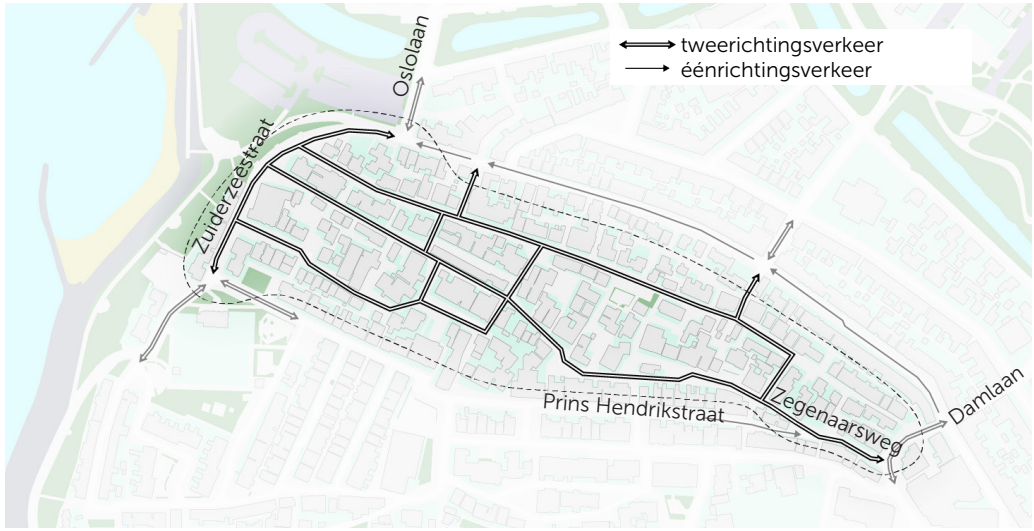


voordelen:
- verkeer dat de lus over de Raadhuisstraat/ Prins Hendrikstraat maakt kruist niet met zichzelf ter hoogte van Het Klif

nadelen:
- Veel aanpassingen vergeleken met de huidige situatie

Wijk 4, 5 en 6

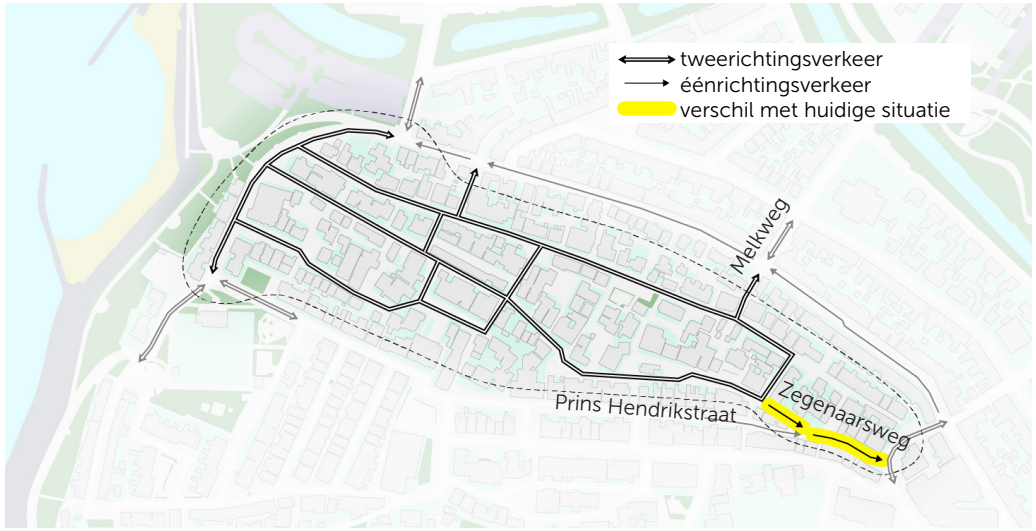
huidige situatie



Dit deelgebied ligt in het oudste deel van Urk, en wordt nog meer dan de andere wijken gekenmerkt door een grillig, historisch gevormd stratenpatroon. Eénrichtingsverkeer is niet aanwezig. Door de nauwe straten, waar auto's elkaar vaak niet kunnen passeren, wordt hier meestal beheerst gereden.

De Zegenaarsweg verbindt wijk 4, 5 en 6 met de Damlaan en Klifweg. Door het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Raadhuisstraat, is het oostelijke uiteinde van de Zegenaarsstraat een knelpunt geworden. Auto's die van Wijk 1 of 2 richting de Klifweg rijden maken hier nu ook gebruik van. Ook de Zuiderzeestraat aan de westkant van het gebied is druk, doordat deze nauwe straat de enige verbinding is tussen Wijk 3 en de Oslolaan.

éénrichtingsverkeer oostelijk deel Zegenaarsweg



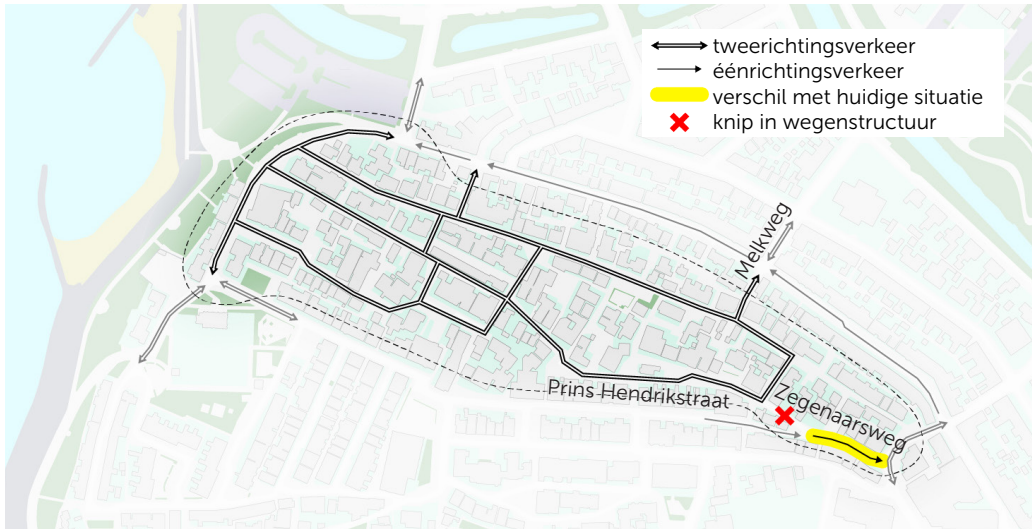
voordelen:

- Door éénrichtingsverkeer in te voeren in het oostelijk deel van de Zegenaarsweg krijg je een verkeerssituatie die logisch aansluit op het bestaande éénrichtingsverkeer in de Prins Hendrikstraat

nadelen:

- Wijk 5 en 6 zullen meer gebruik maken van de Melkweg, die hierdoor drukker wordt

scheiden van Zegenaarsweg en Prins Hendrikstraat



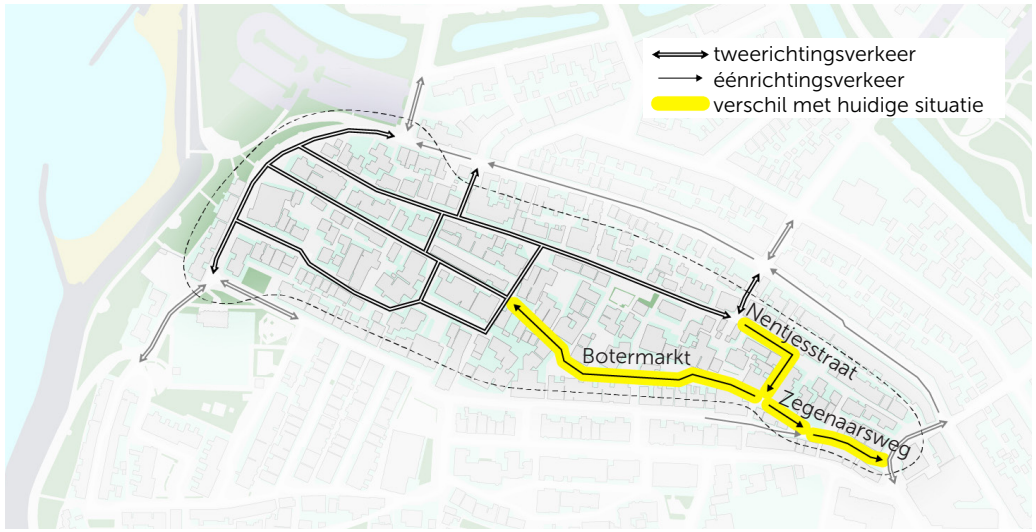
voordelen:

- Door een knip in de Zegenaarsweg wordt het oostelijke uiteinde van de straat onderdeel van de Prins Hendrikstraat. Hiermee voorkom je dat autoverkeer van de wijken 1, 2 en 3 op een nauw punt samenkomt met het verkeer van wijk 4 en 5.

nadelen:

- Nog meer als in de vorige variant, waarbij de Zegenaarsstraat éénrichtingsverkeer wordt, leidt de deze optie tot meer autoverkeer over de Melkweg.

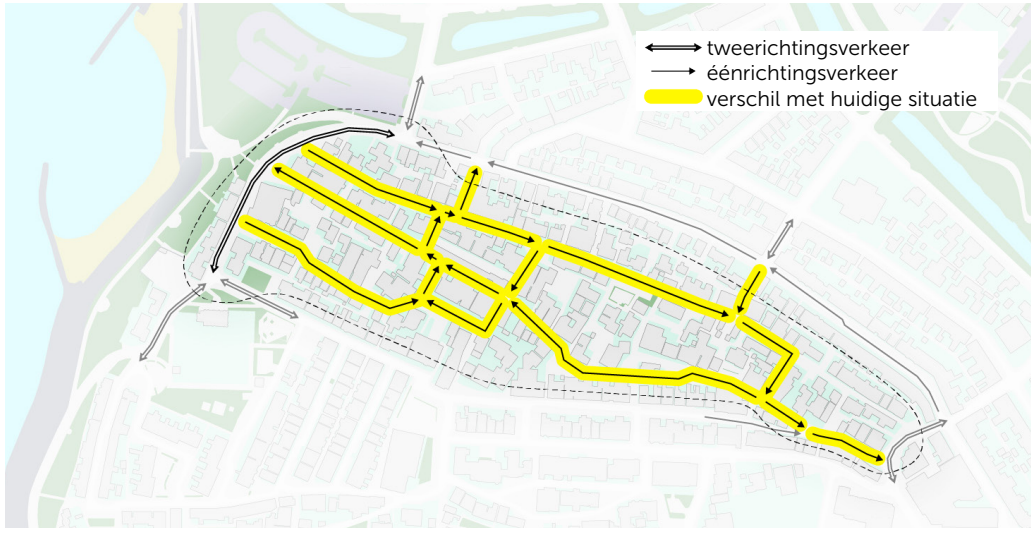
éénrichtingsverkeer in Wijk 5



voordelen:
De rijroute door Wijk 5, via de Nentjesstraat, Zegenaarsweg en Botermarkt, wordt ingericht als éénrichtingsverkeer. In deze krappe route ontstaat meer ruimte voor de voetganger.

nadelen:
Als automobilisten niet meer te maken hebben met tegemoetkomend verkeer, bestaat het risico dat éénrichtingsverkeer leidt tot het verhogen van de rijsnelheid.

éénrichtingsverkeer in Wijk 4, 5 en 6



voordelen:
Bij eenrichtingsverkeer in het hele gebied zijn geen passeerplekken meer nodig, zodat meer ruimte ontstaat voor bomen of rustplekjes

nadelen:
Als automobilisten niet meer te maken hebben met tegemoetkomend verkeer, bestaat het risico dat éénrichtingsverkeer leidt tot het verhogen van de rijsnelheid.

Wijk 7 en 8

huidige situatie



Wijk 7 en 8 zijn de meest recente wijken van Urk, gebouwd tijdens en na de inpoldering. De wijken zijn ruimer opgezet, met huizen die een duidelijke voorstoep en achterstraat hebben gekregen. Dit gebied is grotendeels al ingericht met éénrichtingsverkeer. Doordat deze wijken geen steegjes hebben waarin auto's kunnen staan, is veel parkeergelegenheid op straat nodig. Aan de Noordkant van de wijk zit een appartementengebouw dat parkeerdruk met zich mee brengt.

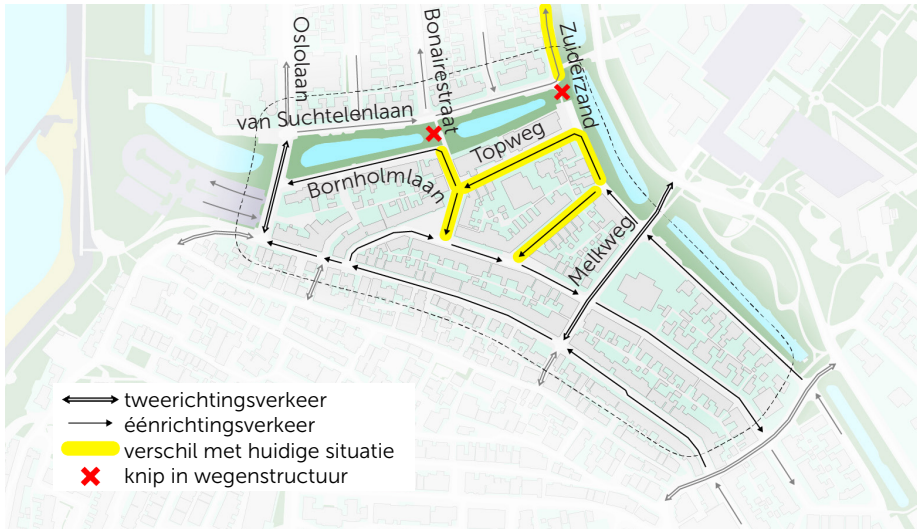
éénrichtingsverkeer Topweg



voordelen:
Het deel met éénrichingsverkeer kan uitgebreid worden met de Topweg en de Bornholmlaan. Gezien het krappe profiel van de Bornholmlaan, waarin auto's elkaar meilijk kunnen passeren, is dit een logische ingreep

nadelen:
Langs de Topweg liggen veel haaksparkeervakken, en dit zal ook niet snel veranderen. Eénrichtingsverkeer invoeren levert op deze plek geen ruimtewinst op.

knip tussen het oude dorp en Urk Noord



voordelen:

- Door deze knip rijdt verkeer naar de Topweg en Bornholmlaan niet meer door woonstraten van Urk Noord (Bonairestraat en Zuiderzand). Er ontstaat een duidelijker scheiding tussen deze twee gebieden, waarvoor ook een verschillend parkeerregime geldt.
- De water- en groenstructuur om het oude dorp wint aan herkenbaarheid, doordat er geen rijbaan meer kruist met de Burgemeester van Suchtelen Singel

nadelen:

- Het verkeer via de Melkweg zal toenemen.

Klifweg en omgeving

huidige situatie



Het gebied rondom de Klifweg is de voornaamste toegang van het oude dorp. Het is er druk door de combinatie van autoverkeer naar de winkels, verkeer dat parkeert op de haven, en vrachtverkeer voor de winkels en bedrijven rondom de haven. Door de realisatie van de MSNF zal het gebied rondom de werkhaven veranderen, of door nieuwe investeringen in maritieme bedrijvigheid, of door een transformatie naar meer centrumvoorzieningen.

Omdat dit het enige deel van het oude dorp is waarin dit soort veranderingen te verwachten zijn, ligt het voor de hand om participatie over de gewenste verkeersstructuur onderdeel te maken van een breder traject, waarbij ook de toekomst van het gebied rondom de werkhaven ter sprake komt.

éénrichtingsverkeer bij 't Klif



voordelen:

- In deze situatie voorkom je kruisend autoverkeer bij de kruising van de Klifweg en 't Klif. Doordat deze kruising samenvalt met een drukke voetgangersroute is wordt hiermee een onoverzichtelijke situatie vereenvoudigd
- De Klifweg, die beter geschikt is als hoofdontsluiting dan de nauwe Damlaan, wordt hiermee de hoofdroute naar het haventerrein.

nadelen:

- Autoverkeer uit Wijk 2 komt verlaat nu verplicht via de Damlaan het oude dorp. Een route rechtstreeks naar de rotonde bij de Urkerweg is logischer.

knip ter hoogte van ‘t Klif



voordelen:

- Door verkeer naar wijk 1, 2 en 3 via de Handelskade te leiden, rijden auto’s aan de achterkant van de winkels.
- Door de aansluiting tussen de Raadhuisstraat en de Klifweg autovrij te maken, ontstaat ruimte voor een centraal plein dat deze twee winkelstraten op een soepele manier met elkaar verbindt.

nadelen:

- Autoverkeer uit Wijk 2 komt verlaat nu verplicht via de Damlaan het oude dorp. Een route rechtstreeks naar de rotonde bij de Urkerweg is logischer.

lus via Klifweg en Klifkade



voordelen:

- De Klifweg wordt rustiger door het introduceren van één-richtingsverkeer. Hiermee wordt de Klifweg beter geschikt als winkelbestemming.

nadelen:

- De Klifkade krijgt hierdoor meer verkeer te verwerken. Daardoor wordt het nodig deze kade meer op te delen in een deel voor verkeer, en een deel dat havenactiviteiten ondersteunt.