

Arkervvaart

Ligging

De Arkervvaart is een kanaal dat de stad Nijkerk verbindt met het randmeer Nijkerkernauw. Voor de inpolderingen was het een verbinding met de Zuiderzee. De Arkervvaart heeft een lengte van net geen 4 kilometer. De vaart loopt voor een groot deel door het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland.

Geschiedenis

Van hoog naar laag

De Arkervvaart bevindt zich in de langgerekte zone tussen de voormalige Zuiderzee en de hoge stuwwal van de Veluwe. Prehistorische sporen van menselijke bewoning gaan hier wel tot 10.000 jaar terug, met name in de polder Arkemheen. Deze mensen leefden in een gebied waarin diverse beekjes stroomden van de Veluwe

richting het Almere (een voorloper van de Zuiderzee), waarvan de Breede Beek de belangrijkste was. Her en der waren dekzandruggen of strandwallen gelegen waarop (tijdelijk) bewoning mogelijk was.

Het ontstaan van Nijkerk

In de 12e eeuw werden grote delen land (veengronden) door de zee weggeslagen en ontstond de Zuiderzee. Vreemd genoeg leidde dit ook tot een verbeterde waterhuishouding van het aangrenzende gebied dat nu een beter afwatering kreeg. Het gebied rondom Nijkerk werd geleidelijk vanaf Appel via Slichtenhorst, Holk en Veenhuizen naar Duist (of Achterhoek) in ontginning gebracht. In de 13e eeuw ontstond te midden van deze ontginningen het dorp Nijkerk dat in 1413 stadsrechten kreeg.



Van beek naar graft

Het is in deze periode dat de Brede Beek wordt omgelegd. Voorheen liep deze beek tussen Nijkerk en Hoevelaken in, maar het ontstaan van de stad maakte dat de beek naar het noorden wordt omgeleid. Hiermee kan de stadsgracht van water worden voorzien en ontstaat een vaarverbinding tussen de nieuwe stad met de Zuiderzee: de Arkergraft.



Zicht op de Polder Arkemheen met historisch stoomgemaal.

Een spuisluis

Van deze graft moeten we overigens niet al te grote verwachtingen hebben. De waterhuishoudingsfunctie was lange tijd het belangrijkste. De Arkergraft mondde uit in de Zuiderzee bij de Arkemheense Zeedijk. Deze dijk is aangelegd in 1356. Vanuit de Polder Arkemheen komen meerdere watergangen uit bij deze dijk, zodat er wel zo'n 6 tot 7 sluizen aanwezig waren. Het zijn veelal niet meer dan schuiven waarmee overtollig water uit de polder tijdens eb kon worden uitgelaten in zee. De grootste en belangrijkste was de Dye Spoye, of spoei- of spuisluis waarop de Arkergraft uitkwam. Scheepvaart kon geen gebruik maken van deze uitwateringssluis. Eventuele handelswaren moesten hier worden overgeslagen. Toen in 1530 de spuisluis verdween in zee werd een vervangende gebouwd in 1531. Nog altijd kon de scheepvaart hiervan geen gebruik maken.

Van graft naar vaart

Vanaf 1500 begint hertog Karel van Gelre met de aanleg van een kanaal van de Zuiderzee naar de Rijn bij Wageningen. Dit kanaal ligt maar enkele kilometers ten zuiden van de Arkergraft. Het zou echter nooit voltooid worden. Vanaf 1545 is niet

meer aan deze zogenaamde 'Oude Rijn' gewerkt. Voor Nijkerk is de Arkergraft belangrijker en met zekere regelmaat worden hier wel verbeteringen doorgevoerd, zoals verdiepingen en verbredingen. Ook worden er steeds meer bochten uit het oorspronkelijke traject afgesneden.

Een houten dijk en een houten sluis

De verdediging van de kust tegen de onstuimige zee wordt door de tijd heen steeds beter. In de 17e eeuw was de paaldijk de nieuwste innovatie. Vanaf 1611 wordt de Arkemheense zeedijk getransformeerd tot een paaldijk. Tegelijk worden waar nodig de sluizen aangepakt. De spuisluis bij de Arkervaart wordt vervangen door een kleine houten schutsluis. Voor het eerst kunnen kleine schepen nu rechtstreeks van de Zuiderzee naar Nijkerk varen.



Achter het sluishuis bevindt zich ook nu nog een uitwateringssloot. Net zoals de vroegere spuisluizen.

Tabak en ossen

Het is ook de tijd dat de economie van Nijkerk serieus begint te groeien. Rondom 1636 ontstaat er een grote commerciële tabaksteelt in de regio Amersfoort. De bouwlanden rondom Nijkerk blijken uitermate geschikt voor de kleinschalige tabakscultuur. Voor de bemesting werd duivenmest toegepast. Deze mest werd aangevoerd naar Nijkerk per schip, soms wel vanuit Friesland. Daarnaast was het vetweiden van Deense ossen een lucratieve bezigheid. De vruchtbare graslanden van Arkemheen zijn prima

gronden om de ossen vet te mesten. Het rundvlees ging vervolgens ingezouten mee op de VOC-schepen. Pas in de 18e eeuw zou de veepest hier een eind aan maken.

Ruzie met Harderwijk

De handel in vee en tabak verloopt zo voorspoedig dat de ambtsjonkers van Nijkerk in 1645 aan de Staten van Gelre om toestemming vragen voor de verbreding en verdieping van de Arkervaart. Hiertegen kwam verzet van Harderwijk. Deze stad was de havenplaats van de Veluwe, maar deze haven, feitelijk twee pieren in de Zuiderzee, was kwetsbaar. Harderwijk vreesde dat met een verbetering van de Arkervaart ook een beschutte haven in de kom van Nijkerk zou ontstaan. Daarmee zou de positie van Harderwijk als economisch centrum in de Noordwest-Veluwe onder druk komen te staan. Een vilein citaat van Harderwijk uit deze tijd: '...voorkomen dat steden niet komen te vervallen tot dorpen en van dorpen geen steden te maken.'

Een salomonsoordeel

Op 20 juni 1648 komen de Staten van Gelre met een antwoord in deze zaak. Nijkerk mag de Arkervaart verbreden en verdiepen, maar mag de sluis niet aanpassen. Daarmee kunnen grotere schepen Nijkerk nog altijd niet bereiken en verviel de noodzaak voor een haven bij het centrum. Harderwijk krijgt in 1650 wel een haven, maar deze kent de nodige ramspoed door natuurgeweld en oorlogshandelingen. De kleine universiteitsstad zou uiteindelijk haar economische positie langzaam aan verliezen in de eeuwen erop.



Het heeft lang geduurd voordat er een stenen sluis kwam.

Tegenstellingen rondom de vaart

Het verzet kwam overigens niet alleen vanuit Harderwijk. De boeren in de buurtschappen en in het buitengebied vonden de verbetering van de vaart maar een verkwisting van geld. Direct aanwonenden dreigden zelfs grond te gaan verliezen. De voordelen van de vaartverbetering zouden alleen maar ten goede komen van de rijke tabakshandelaren en veeverkooplui in de Veste. Daarnaast zou een verbreding ook alleen maar leiden tot de verzilting van water in de polder. Uiteindelijk zorgde deze commotie ervoor dat de door de Staten toegestane verbetering werd uitgesteld. Gezien de uitspraak ten aanzien van de sluis was er ook binnen de Veste nog maar weinig animo voor.

Geleidelijke verbetering

Nadat de commoties wat waren bedaard en de schatkisten na de oorlogsjaren weer langzaam gevuld raakten, werd in juli 1681 de Arkervaart verdiept en verbreedt. De kosten hiervan werden gedekt door bij de (nog altijd te kleine) sluis tol te heffen. Tien jaar later vond weer een verbreding plaats en weer eens vijf jaar later in 1696 kocht Nijkerk zijn eigen modderschuit. Nu kon de vaart permanent op diepte worden gehouden.

Hoera voor de springvloed

In het najaar van 1702 trof een zware storm de Zuiderzeekust. De paalworm had in die tijd al hevig huisgehouden en de Arkemheense Zeedijk sloeg voor een groot deel weg. Ook de kleine

houten sluis was geen partij voor deze storm. Verder gingen de toen nog aanwezige tientallen houten dijkhuizen grotendeels verloren. Dijk en sluis bleken ter plaatse niet meer te herstellen. Er werd gekozen voor de aanleg van een meer landinwaarts gelegen inlaatdijk. Het idee was weer een nieuwe houten sluis te bouwen, maar hier stak het Nijkerkse bestuur een stokje voor. Er moest een grotere stenen sluis komen.



De vaart in het wijde polderlandschap.

De eerste stenen zeesluis

Op 17 juli 1703 werd besloten tot de aanleg van de nieuwe sluis en een verdere verbreding van de Arkervaart. De sluis met twee puntdeuren kwam in juli 1704 gereed en de sluiskolk had een lengte van 15,5 meter en een breedte van 6,2 meter. De kolk was 3,1 meter diep. Naast de sluis kwam het Sluishuis van het Ambt Nijkerk te staan. De sluis viel namelijk niet meer onder de verantwoordelijkheid van de Arkemheense dijkstoel, maar onder die van het stadsbestuur. Dat was nodig, omdat de dijkstoel zelf niet de financiële lasten op zich wilde nemen voor de bouw van een grote stenen sluis. Hoewel de tabak en het vee ruim een eeuw later geleidelijk zouden verdwijnen, bleef de vaart goed in gebruik en kon Nijkerk zich dankzij de vaart ontwikkelen tot regionaal agrarisch-industrieel centrum. In de kolk, de haven in de Veste van Nijkerk, kwamen tal van fabrieken te staan.

De moderne tijd

De zeesluis uit 1704 heeft vervolgens ruim twee eeuwen dienst gedaan. In 1939 werd de oude zeesluis vervangen door een nieuwe sluis die aan de oostzijde ervan werd aangelegd. Met de recente afsluiting van de Zuiderzee was dit geen zeesluis meer. Deze sluis werd vervolgens weer in

1987 vervangen door de huidige sluis. Koningin Beatrix opende op 4 september 1987 de nieuwe sluis die 90 meter lang is, 8,5 meter breed en 2,6 meter diep. Tegelijk met de aanleg van deze sluis werd de vaart nog meer verbreed en werd de trage bocht net voor de sluis afgesneden. Het maakt dat de sluis ten opzichte van de oude sluis wat meer naar het zuidoosten is gedraaid. Na deze verbeteringen is de Arkervaart tot op de dag van vandaag een levendige vaart gebleven waarvan vele bedrijven gebruik maken.



De havenkolk van de Arkervaart in 1928.

Langs de Arkervaat

Nieuw en Oud Hulkesteijn

Het is een prachtige lome lentedag in mei als ik bij de sluis van Nijkerk sta. Je kunt je er nu geen voorstelling van maken dat het hier kon spoken ten tijde van de Zuiderzee. Het slot Hulkesteijn en de Arkemheense Zeedijk gingen hier enkele tientallen meters buiten de kust ten onder. Nu trekt een binnenvaartschip traag richting het randmeer en zijn de oude havenhoofden grotendeels verland (1). Aan de westzijde ervan ligt het Recreatiegebied Nieuw Hulkesteijn (2). Gebouwd aan het begin van de jaren zeventig was het vakantiepark inmiddels aardig in verval geraakt. Nu wordt het weer opgeknapt en zijn moderne vakantiewoningen zichtbaar achter de schepen in de jachthaven. Een schoolklas komt net aan op de fiets en gaat picknicken op het sluseiland. Wat een mooie plek.

Waterstaatgeschiedenis in beeld

Je kunt nu gemakkelijk tot het einde van de havenhoofden lopen die ongeveer 500 meter het Nijkerkernauw insteken. Vooral aan de zuidzijde is dat een mooie belevenis. Er is een prachtig uitzicht over het randmeer en Flevoland. In de verte doemt het karakteristieke stoomgemaal Arkemheen uit 1882 op. Een vreemd idee om te bedenken dat hier bij het havenlicht in het verleden ongeveer de in 1702 weggeslagen zeedijk heeft gelegen met het houten sluisje voor de Arkergraft en langs de dijk vele houten dijkhuizen. Andere tijden.



Brug, sluis en sluishuis in één blik.

Een bedrijvig sluseiland

Ik kom op een goed moment. De Arkersluis is volop in gebruik. Er houden zich hier meer mensen op die aandachtig het schutten van het schip gadeslaan. Het is een dagelijks meermaals voorkomend tafereel gezien de vele bedrijvigheid in Nijkerk zelf. Dit schip is op weg naar ABZ Diervoeding dat aan het einde van de Nijkerkse kolk is gelegen. We zullen het weer tegenkomen aan het einde van de tocht. Het sluseiland zelf is goed te overzien vanaf de brug en ook aan de zuidzijde kun je tot vrijwel bij de kolk komen. Niet ver ten westen van de sluis staat nog het historische Sluishuis van het voormalige Ambt Nijkerk (3). Hiervoor lag vroeger de eerste stenen sluis. Daar is nu niets meer van over. Ook het gebouw zelf heeft betere tijden gekend. Er wordt een nieuwe eigenaar voor gezocht.

Een vogeleiland

Toen in de jaren zeventig de rijksweg A28 werd aangelegd luidde dat grote veranderingen in voor de Arkervaat. Vanuit de oude kolk bij de stad werd een industrieterrein aangelegd richting de rijksweg. De vaart werd hier verbreed ten behoeve van de ook voorziene watergebonden bedrijvigheid. Deze verbreding bereikt in de jaren tachtig uiteindelijk de dijk met de nieuwe sluis uit 1987 als sluitstuk. Dit betekende ook dat nabij de sluis een bocht werd afgestoken. In deze bocht is tussen het oude en nieuwe kanaaldeel een vogeleiland ontstaan (4). Er broeden en leven nu bijzondere vogelsoorten. Het eiland is niet

betreedbaar. Vanaf de oostzijde is overigens niet heel goed zichtbaar dat het om een eiland gaat. Het lijkt een natuurlijke oever. Er tegenover liggen ligplaatsen voor schepen, die hier fraai in de natuur liggen



De rijksweg A28 en Nijkerk zelf is nooit ver weg.

Op weg naar de stad

Tot nu toe ben ik nog dicht bij het sluiscomplex. Het wordt tijd om de vaart te volgen richting de Veste van Nijkerk. De brede vaart loopt in een rechte lijn naar de stad. Aan beide zijden loopt er een weg langs. Aan de oostzijde is dat een voet-/wandelpad en daarom te prefereren. Naast de binnenvaart maken veel vissers gebruik van de vaart. Ze bevinden zich vooral aan de autowegzijde en hebben, op wat snelwegruim na, een vrij rustige plek in een grote open lege polder. Het is kenmerkend voor de Polder Arkemheen die vrijwel gevrijwaard is van bebouwing. Dat blijft een machtig gezicht. In de verte doemen de rijksweg A28 met daarachter de veevoederfabriek van De Heus op (5). Het duurt niet lang of je bent er.

Een bedrijvige wereld

Na het passeren van de rijksweg verandert het karakter van de vaart direct. Van de rustige landelijke vaarweg in de polder bevind ik mij nu op een druk bedrijventerrein. De Arkervaart is nu vrijwel niet meer te volgen. De kades zijn in gebruik bij de aanliggende bedrijven. Er liggen veel binnenschepen in de vaart en in de zwaaihaven. Het is goed om te zien dat de vaart

nog zo actief in gebruik is. Dit havengebied is in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw aangelegd toen de nieuwe rijksweg A28 werd aangelegd en zo een nieuwe stadsrand werd. Het bedrijventerrein toont geen sporen van leegstand of verloedering. De vaart is daadwerkelijk een economische levensader.



Het moderne havengebonden industrieterrein met de silo van De Heus.

Brug tussen tijdperken

De brug in de Ambachtstraat (N301) vormt een overgang tussen het nieuwe en oude havengebied. Je kunt nu weer goed aan de westzijde langs de Arkervaart lopen of fietsen. Hoe dichterbij het centrum komt, hoe meer je ziet van de oude industrie langs de vaart. Spreek maar gerust van industrieel erfgoed met de oude cacaofabriek (de Zaanlandse Cacaofabriek), de watertoren en het coöperatiegebouw (6). Vroeger stond er ook nog een gasfabriek. Al deze gebouwen vind je aan de westzijde van de vaart. De oude cacaofabriek en de watertoren zijn nu onderdeel van een winkelgebied geworden (De Havenaer), maar het coöperatiegebouw leeft nog voort in de moderne fabrieksgebouwen van ABZ Diervoeding (7). Dit bedrijf markeert door zijn hoogte de kop van de haven en is tevens één van de belangrijkste gebruikers van de vaart.

De verdwenen oostzijde

Aan de andere zijde staat het stadhuis van Nijkerk (8). Het oudste deel werd in 1743 als woonhuis gebouwd, maar werd al snel overgenomen door

het ambtsbestuur. Het werd wel het Ambtshuis aan de Kolk genoemd. In de 18e eeuw kreeg het gebouw een tweede vleugel. Pas in de tweede helft van de twintigste eeuw verscheen de ernaast gelegen veel minder markante kantoorbebouwing. Hiervoor week de nodige bedrijfsbebouwing. Ten noorden hiervan ligt nu een grote kavel met woonhuis, tuin en braakliggende grond (9). Hier was vroeger de meubelfabriek Tijsseling gevestigd. Dit gebied werd ontsloten door een havenspoorlijn dat tot 1972 in gebruik is geweest en in 1976 is opgeruimd. Er is nu vrijwel niets meer van te zien, maar het had maar weinig gescheeld of Tijsseling had de eerste vestiging van IKEA naar Nijkerk gehaald. Na protest van de middenstand werd het in 1978 uiteindelijk Sliedrecht. De Nijkerkse meubelfabriek werd in de jaren daarna gesloopt.



De historische havenkolk is nog altijd volop in gebruik.

Een nieuwe toekomst?

De havenkolk met al zijn nog bestaande en vergane glorie staat nu erg in de aandacht binnen de Nijkerkse politiek. Het wordt gezien als een prachtige ontwikkellocatie voor wonen, werken en recreëren. Met name de oostzijde biedt hiertoe de nodige ruimtelijke mogelijkheden aangevuld met het meer historische decor van de westzijde. De werkende moderne fabriek van ABZ Diervoeding maakt het niet gemakkelijk al deze functies een goede plek te geven. De visievorming gaat nog door, maar juist een bedrijf dat intensief gebruik maakt van de binnenvaart

zou niet meer mogen verdwijnen uit de kolk. Dat is in het verleden al genoeg gebeurd.

Blik in het verleden

Rest mij nog stil te staan bij het definitieve eindpunt van de vaart. Dat is bij de Raadhuisstraat. Je ziet hier nog de veel smallere beek (kolk) verder lopen richting het stadscentrum. In het verleden zal ook de Arkergracht wel ongeveer zo breed zijn geweest. Zo is goed te zien hoe Nijkerk door de eeuwen heen heeft gesleuteld aan haar eigen vaart. Een klein eerbetoon is hier in het aangrenzende plantsoen neergelegd; het voorste deel van de romp van een binnenvaartschip. Je kan er op zitten en van daaraf mooi de vaart overzien. Mijmerend over het verleden dat nog altijd dichtbij is.



Einde van de Arkervaart bij het stadscentrum van Nijkerk. Links het monumentale stadhuis.

Wat valt op?

- Dat de vaart nog volop en intensief gebruik wordt. Een korte kleine vaart in een klein stadje, maar wat een bedrijvigheid. Mooi ook dat dit nog tot in het centrum plaatsvindt;
- De vele 'sferen' op korte afstand van elkaar. Je waant je op vakantie bij het randmeer, volgt de koeien door de polder Arkemheen om vervolgens midden in bedrijvig Nijkerk te staan. Tenslotte beleef je oude tijden langs het industriële erfgoed en eindig je nabij het levendige en historische stadscentrum;
- De woonschepen die in de vaart liggen op het bedrijventerrein. Lijkt niet de meest optimale combinatie;
- Ook hier is het sluisseiland weer een bezienswaardigheid op zich zelf. Met wat inlevingsvermogen kun je de ontwikkeling van de vaart en de sluizen erin aflezen. Het historische sluishuis, het mooie uitzicht, de brug en de vrij drukke sluis zelf maken het een fijne plek om wat rond te struinen. De vaart is goed beleefbaar vanaf de kade. Vrijwel overal ligt een weg of fiets-/wandelpad. Alleen bij het moderne bedrijventerrein is, niet ten onrechte, ruimte gegeven aan de bedrijfskaden;
- De vaart vormt een snelle en interessante route vanuit het centrum van Nijkerk naar de Polder Arkemheen en het randmeer. Het bedrijventerrein maakt echter dat deze route niet heel gemakkelijk en veilig is. Een gemiste kans;
- Informatie over de Arkervaart vind je niet onderweg. Dat is jammer want het vertelt in grote lijnen de (industriële) geschiedenis van Nijkerk.

Literatuur

- Dooren, F. van, Landschappen van Nijkerk-Arkemheen, Callenbach, Nijkerk, 1986;
- Hagoort, W., Het hoofd boven water; De geschiedenis van de Gelderse zeepolder Arkemheen gemeenten Nijkerk en Putten (1356 (806)-1916), Nabij Producties, Nijkerk, 2018;
- RDMZ, Monumenten in Gelderland, Waanders, Zwolle, 2000.







© 2016, Kanalen in Nederland

Verkenning: 17 mei 2016 - Geplaatst: 8 juni 2016

WWW.KANALENNEDERLAND.NL