

# HET GEBROKEN HART VAN BEVERWIJK

## OVER DE VERBINDING TUSSEN HET CENTRUM EN DE HAVEN

Bijna elke dag rijd ik met honderd kilometer per uur door het centrum van Beverwijk. Ongestraft, en ik ben niet de enige. Hoe dat kan? Geloof het of niet, maar dwars door Beverwijk loopt een snelweg: de A22.

*Door Renate van Schaik*

Op een vrijdag in november 2019 was ik op weg naar de 1e Tribe van Beverwijk, een combinatie van inspraakmiddag, inspiratiesessie en brainstorm, georganiseerd door de gemeente. Het ging over één van de grootste vraagstukken van de 21ste eeuw: de verbinding van het centrum van Beverwijk met de Kop van de Haven. Over dit onderwerp mocht een groep omwonenden, lokale ondernemers en studenten Stedenbouw zich samen buigen.

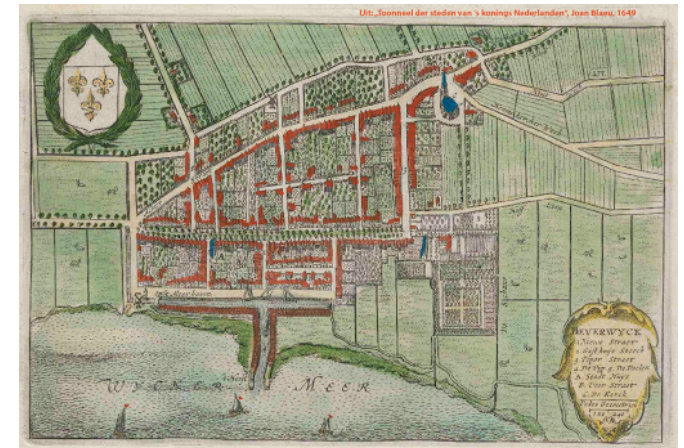
Voor wie Beverwijk niet kent: tussen het centrum en de haven ligt de A22. En dat niet alleen, naast de vierbaans snelweg liggen ook een op- en afrit, vijf treinsporen en de N197, beter bekend als de Parallelweg. Deze dikke infrabundel slijt Beverwijk in tweeën. Het vormt een fikse barrière die over een afstand van twee kilometer slechts wordt doorbroken door twee krappe tunneltjes. Nu de gemeente het bedrijventerrein rond de Kop van de Haven wil transformeren tot nieuwe woonwijk moet er een betere verbinding komen tussen de haven en het centrum. Maar hoe?

### Het ontstaan van de barrière

Ooit vormden de Kop van de Haven en het Meerplein samen het hart van Beverwijk. Dat hart is lange tijd geleden gebroken. In de 17de eeuw was het gebied rond Beverwijk populair onder welgestelde Amsterdammers. Op de smalle strook land tussen

het Wijkermeer en de Noordzee bouwden zij hun 'buitens', luxe landgoederen zoals Scheybeeck, Akerendam en Westerhout. De snelste manier van reizen van Amsterdam naar Beverwijk destijds was over water, via het IJmeer en het Wijkermeer. Op weg naar hun buitenplaats meerden de rijke kooplieden aan in de haven van Beverwijk, aan het Meerplein. Het Meerplein was bereikbaar via 'De Pijp', een verdiepte vaargeul door het ondiepe oeverland. In 1867 werd het Meerplein van de haven gescheiden door de aanleg van de spoorlijn Haarlem-Uitgeest. Hiermee ontstond een directe treinverbinding met Amsterdam. Het gebied rond De Pijp ontwikkelde zich tot industrieterrein.

In 1957 kwam de Velsertunnel gereed en werd parallel aan het spoor Rijksweg A9 aangelegd. De haven was nu definitief van de stad afgesneden. In 1996 werd de A9 verlegd via de nieuwe Wijkertunnel. Het stukje snelweg van acht kilometer door Beverwijk werd A22 genoemd. Langs de Parallelweg, die evenwijdig aan de snelweg en het spoor loopt, werd in 1977 de eerste meubelboulevard van Nederland aangelegd. Later kwam daar ook de Zwarte Markt bij (nu de Bazaar). Inmiddels heeft de meubelboulevard zijn beste tijd gehad en neemt de leegstand in het gebied toe. Alleen de Bazaar weet zich te handhaven. Het Meerplein is een lelijk parkeerterrein geworden en de haven toont verlaten.



Beverwijk in de 17<sup>de</sup> eeuw. Kaart van Joan Blaeu. Meer over de geschiedenis van Beverwijk: [www.awn-beverwijk-heemskerk.nl](http://www.awn-beverwijk-heemskerk.nl)

Van het oude stadshart rond de haven is vrijwel niks meer terug te vinden.

Als het aan de gemeente ligt gaat dat veranderen. En terecht. Het gebied is een ruwe diamant, met ontwikkelruimte niet ver van Amsterdam, goed bereikbaar met de auto, nabij een treinstation en ook nog eens op fietsafstand van het strand. Eén probleem: die infrabundel van snelweg en spoor vormt een moeilijk overbrugbare barrière en ligt de aanleg van een aantrekkelijk stadshart in de weg.

## De beste oplossing

De beste oplossing in zo'n barrière-situatie is een tunnel. Door het spoor en de snelweg ondergronds te brengen of te overkluisen neem je de barrière volledig weg. Bij voorkeur gecombineerd met een groen stadspark, een mooi treinstation en een opvallend gebouw voor overheid, onderwijs of cultuur. Succesvolle voorbeelden zijn het centrum van Zaandam ([Inverdan](#)), de [A9 bij Amstelveen](#) of de [Spoorzone in Delft](#). Toegegeven, het kost een smak geld en je zit een paar jaar in de troep, maar dan heb je ook wat. In Maastricht schijnt de ondertunneling van de A2 [220 miljoen euro aan leefbaarheidsbaten](#) te hebben opgeleverd. En neem de Noord-Zuidlijn: voor wie vaak in Amsterdam komt is het nauwelijks voor te stellen dat de metrolijn er twee jaar geleden nog niet was, terwijl de stad er jarenlang voor open lag. Nu de Noord-Zuidlijn af is ligt niemand meer wakker van de kosten of de wegafzettingen. Wel ligt er een prachtig en efficiënt stukje stad. Alsof het altijd zo is geweest, maar dan beter.

Met dit soort complexe vraagstukken is het belangrijk om groot te denken en te dromen. Zonder grote plannen en toekomstdromen zouden de Noord-Zuidlijn of de Spoorzone Delft nooit zijn gerealiseerd. En wat dacht je van de demping van het Wijkmeer of de aanleg van het Noordzeekanaal? Zelfs als de "beste oplossing", het ondergronds brengen van spoorlijn en snelweg, moeilijk haalbaar lijkt in een kleine stad als Beverwijk, is belangrijk te onderzoeken wat zo'n plan de stad en de regio zou opleveren. Van daaruit kan vervolgens worden gezocht naar de "best haalbare oplossing". Neem de Zuidas in Amsterdam. In 2000 werd het plan gevat

om ter hoogte van Station Zuid/WTC het spoor én de A10 ondergronds te brengen: het [Zuidasdok](#). Uiteindelijk is ervoor gekozen om alleen de snelweg in een tunnel te leggen. De sporen bleven bovengronds. Ook een goede oplossing. Niet de beste, maar waarschijnlijk wel beter haalbaar. Uiteindelijk bleek het toch allemaal ingewikkelder te zijn dan het leek, maar dat is [een ander verhaal](#). Het punt is dat je eerst moet zoeken naar de beste oplossing. Pas dan kun je goed onderbouwd met minder genoegen nemen.

## De slechtste oplossing

Terug naar Beverwijk. Ik was dus aanwezig bij de Tribe om mee te denken over "een sprekende, goede, sociaal veilige en groene voet- en/of fietsverbinding" tussen het stadscentrum en de Kop van de Haven. Ik wist dat de gemeente niet zou gaan voor de beste oplossing – want geen geld. En ook niet voor de mooiste oplossing – want welstandvrij. Wel verwachtte ik dat zij zouden gaan voor een praktische oplossing – vanwege de ondernemersmentaliteit. Beverwijk heeft niet voor niks de titel 'MKB-vriendelijkste gemeente van Noord Holland'. Maar het plan dat ingenieursbureau ipv Delft in opdracht van de gemeente presenteerde bleek verre van praktisch. Als dit de beste haalbare oplossing is, dan belooft dat niet veel goeds voor de rest het gebied.

De gemeente wil een voet- en fietsbrug realiseren van het Stationsplein of het Meerplein naar de Kop van de Haven. Een brede brug voor fietsers en voetgangers, die ook de perrons van het treinstation ontsluit. Een brug met groen erop en misschien wat

bankjes, zodat mensen ook voor hun plezier een wandelingetje zouden kunnen maken. Bijvoorbeeld om van het uitzicht over de snelweg te genieten. Klinkt leuk, maar om de sporen en de snelweg te overbruggen is nogal wat hoogte nodig. Om te zorgen dat fietsers ook zonder elektrische aandrijving met droge oksels boven komen, is een lange hellingbaan nodig. Zo lang, dat je sneller bent als je de bestaande fietsroute langs de Viaductweg pakt. Als alternatief bedacht het ingenieursbureau een brug zonder helling, maar met aan beide kanten een trap en een lift. Fietsers zouden de lift kunnen nemen. Maar wie gaat met zijn fiets aan de hand op de lift wachten als je fietsend sneller aan de overkant bent? Het zou een dure, nutteloze brug worden.

Dat het plan niet ideaal was zag de gemeente gelukkig ook. Daarom organiseerden zij de 'Tribe van Beverwijk'. De gemeente hoopte een oplossing te vinden voor de inpassing van de brug, maar kregen vier compleet andere plannen voorgeschoteld. In geen van die plannen kwam een voetgangersbrug voor. Dat zegt volgens mij genoeg. Hopelijk ziet de gemeente Beverwijk dat ook zo.

## Het winnende plan

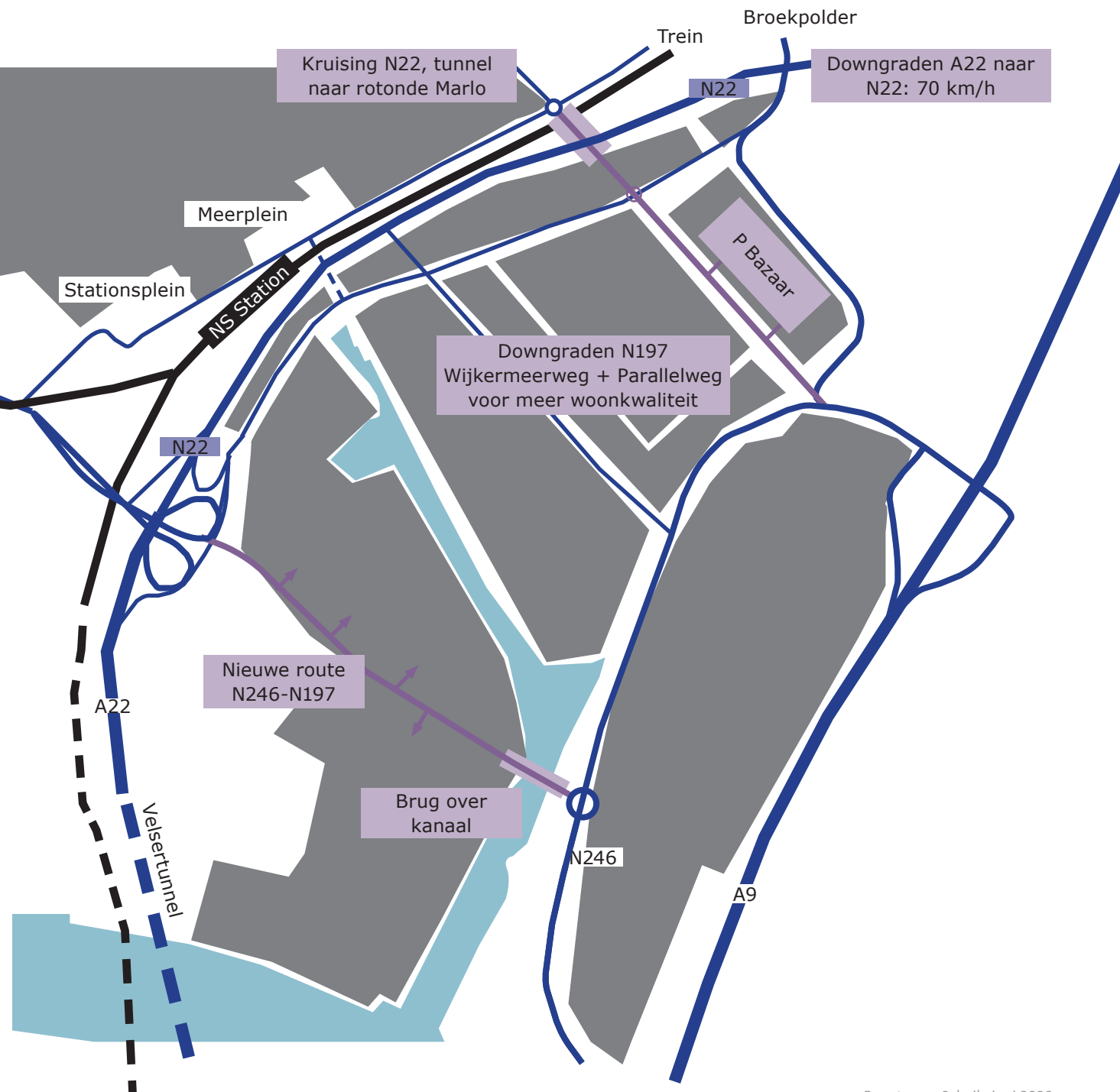
Van de vier gepresenteerde plannen tijdens de Tribe werd het plan van mijn groep als winnaar gekozen. Het plan bestaat uit twee onderdelen, waarbij het verbeteren van de infrastructuur een voorwaarde is voor het slagen van de verbinding tussen het centrum en de haven.

*De uitdaging ligt namelijk niet in het leggen van de verbinding, maar in het slechten van de barrière.*

### 1. Verbeteren infrastructuur

Het is essentieel iets aan de A22 te doen. Een snelweg door je centrum slaat nergens op. Dat kan door een tunnel te maken, maar je zou ook een deel van de A22 kunnen afwaarderen naar een provinciale weg met een snelheidslimiet van zeventig kilometer per uur: de N22. Sinds de aanleg van de Wijkertunnel is de A22 niets meer dan een onhandig overblijfsel, dat als snelweg overbodig is. De N22 zou vergelijkbaar zijn met de Ring van Alkmaar of de Rijksweg N208 langs Haarlem. De lagere snelheid zou het mogelijk maken enkele kruisingen toe te voegen, bijvoorbeeld ter hoogte van de Wijkermeerweg, het Marloterrein of de Broekpolder, maar andere plekken zijn ook het onderzoeken waard. Door een groene golf te maken, zoals in Alkmaar, blijft de doorstroming goed.

Ook zou de Kanaalweg (N246) beter verbonden moeten worden met de N22. Bijvoorbeeld met een brug over het Zijkanaal A in het verlengde van de Leeghwaterweg. Daarmee wordt ook de N246 ook beter met de Randweg (N197) verbonden, en dus met Tata Steel en Wijk aan Zee. Zo wordt zowel de centrumkant als de havenkant van Beverwijk beter ontsloten en bereikbaar. Met deze oplossingen ontlast je bovendien de Wijkermolen, de Stationsweg en de Parallelweg ter hoogte van de Kop van de Haven. Dat is een belangrijke voorwaarde voor het creëren van een aansprekend en veilig centrumgebied.

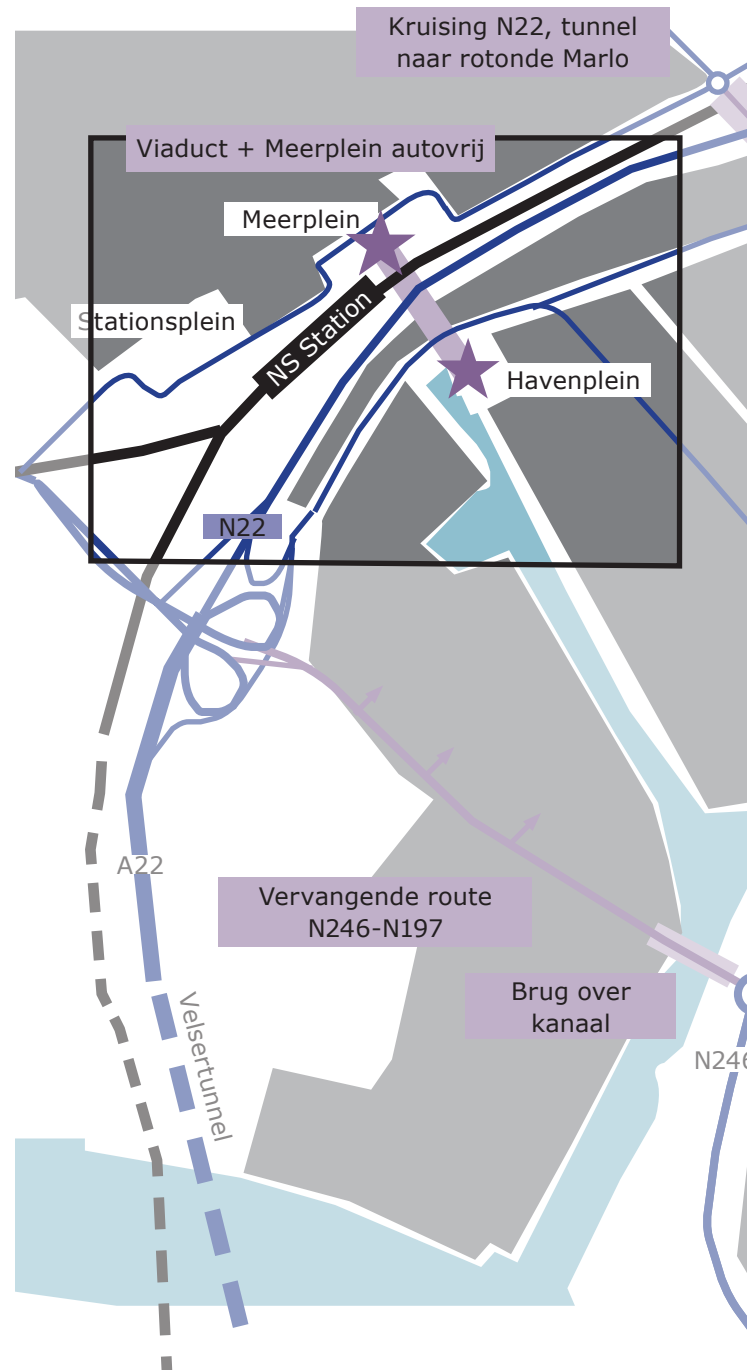


## 2. Een continue stedelijke ruimte als verbinding tussen Meerplein en Havenplein

Wanneer de Parallelweg en Wijckermolen geen doorgaande wegen meer zijn, opent dat mogelijkheden voor de aanleg van een tweede centrum aan de Kop van de Haven. Het bestaande viaduct kan worden afgesloten voor auto's, zodat het alleen toegankelijk is voor voetgangers en fietsers. Het viaduct lijkt misschien krap en onveilig, maar zonder auto's is het ruim genoeg om een prettige openbare ruimte te worden. Bijvoorbeeld door de inrichting van de Breestraat, die onlangs succesvol is aangepakt, in de tunnel voort te zetten. In de zijwanden van de tunnel kan ruimte worden gemaakt voor kiosken, zoals kleine eetgelegenheden of winkeltjes, of misschien zelfs voor een noordelijke entree van Station Beverwijk. Zo wordt de Viaductweg getransformeerd tot een aantrekkelijke en veilige wandel- en fietsroute tussen het Meerplein en het nieuwe Havenplein.

Het Meerplein moet ook op de schop. De eerder gemaakte plannen voor een ondergrondse parkeergarage met daarboven bebouwing kunnen worden afgestoft. In de gebouwen kunnen bijvoorbeeld woningen worden gecombineerd met het Centrum voor de Kunsten en een Bibliotheek met Leescafé. In het midden blijft ruimte voor een pleintje. Het zou mooi zijn als een brede trap het pleintje verbindt met de Viaductweg en het Havenplein. De trap kan worden voorzien van zitjes, zodat deze ook fungeert als openluchttheater, bijvoorbeeld tijdens Beverwijk Uit de Kunst.

Het Havenplein biedt mogelijkheden voor een eigentijds uitgaansgebied met cafés, restaurants en terrassen, het Kennermertheater en eventueel een klein poppodium. Er is voldoende ruimte om een plein aan te leggen dat geschikt is voor evenementen, zoals de feestweek en Koningsdag. Samen vormen het Meerplein, de trap, het viaduct en het Havenplein zo één doorlopende publieke ruimte: het nieuwe stadshart van Beverwijk.



Theater Kampanje, Marinehaven Den Helder



Gebiedsontwikkeling Schelphoek, Alkmaar



Haven van IJburg, Amsterdam



'Social stairs' op voormalig parkeerterrein Pioneer Portland Square, Portland USA ([pps.org](https://pps.org))

## Naar een solide masterplan

Ik wil niet pretenderen dat dit plan “de beste oplossing” is, of zelfs in de buurt komt van “de best haalbare oplossing”. Wel ben ik ervan overtuigd dat de verbinding van het centrum van Beverwijk met de haven vraagt om een oplossing op veel grotere schaal dan een voetbrug. Wat nodig is, is een ambitieuze toekomstvisie op de hele gebied. Een groter plan, zoals Inverdan in Zaandam of de Spoorzone in Delft. Een visie die verder gaat dan de grenzen van de stad, die langer meegaat dan één raadsperiode en die de ons-kent-ons mentaliteit van de lokale politiek ver overstijgt. Dat vraagt om samenwerkingen en allianties, met buurgemeentes, de Metropoolregio Amsterdam, de Provincie en Rijkswaterstaat. En met deskundige marktpartijen, zoals ontwikkelaars en bouwbedrijven.

De gemeente moet durven investeren in het best mogelijke plan, een plan dat wat oplevert voor de stad én de regio. Geef een team van ervaren ontwikkelaars, stedenbouwkundigen en ingenieurs de opdracht een visie en een masterplan te maken voor het gebied van het centrum tot de A9. Stel een open vraag, zodat het ontwerpteam creativiteit en kennis vrij kan inzetten, zonder vast te zitten aan de beperkingen van – laten we zeggen - een voetbrug. Een goed plan overtuigt ontwikkelaars, bouwers, bedrijven en bewoners om in het gebied te investeren. Daarmee verdient de gemeente de voorinvestering in een solide masterplan snel genoeg terug. Zo niet, dan heeft Beverwijk straks in ieder geval een centrum dat niet in tweeën wordt gespleten door denderende treinen en scheurende auto's. Wat blijft is een prachtig stadshart rond de Haven en het Meerplein. Zoals het ooit is geweest, maar dan beter.



**Renate van Schaik** (35) woont sinds 2014 in Beverwijk. Zij studeerde Kunstgeschiedenis in Leiden, Bouwkunde aan de TU Delft en behaalde in 2012 haar Master Architectuurgeschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Sinds 2013 werkt zij bij een architectenbureau in Amsterdam.