

Loopbrug over A22 zou er pas over zes tot acht jaar komen. Als ie er al ooit komt

Het zou nog pakweg acht jaar duren voordat een eventuele loop- en fietsbrug die het centrum van Beverwijk met het bedrijventerrein achter het spoor en de A22 verbindt, gerealiseerd wordt. Dat werd donderdagmiddag gezegd tijdens het rondetafelgesprek tussen Beverwijkse ondernemers, gemeente en provincie, georganiseerd door Stichting Beverwijk Business Docks. En dat in het geval er überhaupt ooit een brug komt.

Thomas Dillema



Impressie stationsgebied en Business Docks (studio Vinke). De loop- en fietsbrug is ingetekend

Voordat de gesprekken tussen ondernemers, gemeente en provincie in Gasterij Vuurland van start gaan, legt gespreksleider Wilfred Genee op ludieke wijze uit dat de aanwezigen mee kunnen stemmen met voorgelegde stellingen door de rode, dan wel groene kant van het kaartje dat op hun stoel is neergelegd, te laten zien. „Wie vindt ‘Vandaag Inside’ een

kutprogramma?”, vraagt de gastheer. Er wordt lachend op gereageerd en de reacties lopen uiteen.

Dure brug

Over ‘Vandaag Inside’ gaat het verder niet. Maar wel over de ontwikkeling en veiligheid van het havengebied, het realiseren van woningen in Bazaarstad en de algehele bereikbaarheid van het bedrijventerrein achter het spoor en de A22. Als gesteld wordt dat die bereikbaarheid verbeterd moet worden, kleurt het grootste deel van de kaarten groen, oftewel: mee eens. Allereerst komt de eventuele bouw van een loop- en fietsbrug ter sprake. Wethouder Ali Bal vertelt dat dit volgens eerste berekeningen bij elkaar zo’n twintig miljoen euro moet gaan kosten. Al gauw komt er een voorbeeld van een brug uit Zwolle ter tafel, die tien miljoen euro duurder zou zijn. Over de mogelijke kosten zijn de gespreksdeelnemers het allemaal eens. „Dat is een dure brug”, reageert Genee bij het horen van de bedragen. „We leven in dure tijden”, zegt Bal vervolgens.

Is die brug nodig? Het merendeel van de stemkaarten kleurt groen, maar er zitten ook felle tegenstanders in de zaal. „Die loopbrug is de grootste onzin die ik ooit gehoord heb”, zegt toeschouwer Ab Heijne wanneer hem de microfoon wordt aangereikt. „Dat moet dan betaald worden door een allegaartje van de gemeente, ondernemers en de NS. Waar hebben we het over? Dertig miljoen euro voor een brug!”

Bal is het daar niet mee eens. „Het is een mooie ambitie om die verbinding tussen beide kanten te optimaliseren.” Wel stelt de wethouder dat de brug niet het eerste agendapunt zal zijn bij het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. „Het ontsluiten van de oprit naar de A22 is prioriteit nummer één.”

Het is een terugkerend verhaal wanneer ondernemers met de overheid in gesprek gaan over het realiseren van plannen. De ondernemer wil het idee zo snel mogelijk gerealiseerd zien en de wethouder trapt, soms tegen wil en dank, op de rem. Ook nu kan er niet beloofd worden wanneer het ontsluiten van de oprit gerealiseerd kan worden. „Ik durf nog geen jaartal aan de realisatie ervan te koppelen”, zegt Bal wanneer gevraagd wordt hoelang het duurt voordat dit plan werkelijkheid wordt.



„En hoeveel jaar zou het duren voor die brug er komt?“, vraagt Genee. „Ik denk dat je daarvoor over een jaar of zes tot acht moet terugkomen“, reageert Friso de Zeeuw, voorzitter van Economisch Forum ‘Holland boven Amsterdam’, die aan de rechterkant van de tafel heeft plaatsgenomen. Schuin tegenover hem voegt strategisch adviseur van de provincie Noord-Holland, Boris Huffing daaraan toe dat de haalbaarheid van een dergelijk plan eerst grondig onderzocht moet worden. „Je kan natuurlijk niet zomaar bij de provincie geld komen pinnen en dat er dan een hoop geld beschikbaar is om je plannen mogelijk te maken.“ En dus moet er eensgezindheid gekweekt worden, vindt De Zeeuw. „Er moet uiteindelijk een gezamenlijke lobby van provincie, ondernemers en gemeente komen voor het realiseren van die bereikbaarheid.“

Havengebied

In het vervolg van het gesprek wordt er gesproken over de ontwikkeling van het havengebied, die ondanks de 14,5 miljoen euro die hiervoor apart ligt, sinds vorig jaar nog niet in gang is gezet. „Dat geld zou eerst nog in woningbouw worden geïnvesteerd. Nu gaat het naar de economische ontwikkeling van het havengebied“, verklaart Bal. „De transitie van het ene naar het andere plan zorgt daarbij voor wat vertraging.“

Tot slot komt de ontwikkeling van Bazaarstad aan bod, waar De Bazaar-directeur Georges Zapantoulis drie tot vierduizend woningen wil laten bouwen. Hierbij wordt vooral de gezondheid van de leefomgeving in het industriegebied ter discussie gesteld. „Er moet sprake zijn van een gezonde leefomgeving. Dat houdt in dat de luchtkwaliteit goed moet zijn en er niet te veel geluidsoverlast moet zijn“, zegt Huffing daarover.

Bal reageert daarop dat hij een gezonde leefomgeving en goede luchtkwaliteit zeer belangrijk vindt, maar je je met name op luchtkwaliteit niet te veel moet blindstaren bij het bouwen van woningen. „Zeggen dat je vanwege luchtkwaliteit niet gaat bouwen, betekent dat je de stad op slot gooit en de groei in de weg zit.“ De Zeeuw vult aan: „Daarbij zijn er steden als Amsterdam waar de luchtkwaliteit minder goed is dan hier.“