



Frans Koelman, Peter Haremaker en Roger Heuts over de inbreng van het bedrijfsleven

Leden van het A2-Bedrijvenplatform

‘Er is altijd goed geluisterd en gereageerd’

Aan de vooravond van de tunnelwerkzaamheden was het de grootste zorg van het Maastrichtse bedrijfsleven: de stad gaat een aantal jaren op slot. Dan ben je daarna met een mooie tunnel wel uitstekend bereikbaar, maar hebben veel ondernemers intussen het loodje gelegd. Het schrikbeeld is niet uitgekomen, mede dankzij de inbreng van het A2-Bedrijvenplatform. Via dit platform werden vertegenwoordigers van Maastrichtse ondernemers(verenigingen) nauw bij de planvorming en uitvoering betrokken. Deelnemers Frans Koelman, Peter Haremaker en Roger Heuts vertellen hoe hun bemoeienis tot een aantal verbeteringen leidde.

Het A2-Bedrijvenplatform is een bonte verzameling van vijftien vertegenwoordigers van belangenverenigingen en het Maastrichtse en regionale bedrijfsleven. Wat is jullie eigen achtergrond in het platform?

Koelman: ‘De Kamer van Koophandel, de Limburgse Werkgevers Vereniging en het Projectbureau A2 Maastricht hebben het initiatief genomen tot oprichting van het platform. Ze vroegen mij om onafhankelijk voorzitter te worden. Dat ben ik vanaf de eerste bijeenkomst in oktober 2005 gebleven. Ik ben opgeleid tot verkeerskundig ingenieur en was daarna directeur van de Limburgse

investeringsbank LIOF. Het voorzitterschap van het A2-Bedrijvenplatform vind ik met mijn verkeerskundige achtergrond zeer interessant, ook omdat in het platform zo veel verschillende partijen zijn vertegenwoordigd.’

Haremaker: ‘Ik heb bij de gemeente Maastricht gewerkt. Eén van mijn laatste klussen was de herinrichting van de binnenstad. Ik had tijdens mijn werk altijd al veel met ondernemers te maken en ben na mijn pensionering voorzitter geworden van de Vereniging Ondernemers Centrum. Namens die club zat ik in het platform.’ Heuts: ‘Ik ben ondernemer in de Frankenstraat in de wijk Wittevrouwenveld, vlak bij de N2. Ik doe mee voor het belang van de wijk in het algemeen en dat van de ondernemers in Wittevrouwenveld in het bijzonder. In het begin deed mijn vader dat trouwens, maar sinds ik de verfhandel heb overgenomen, zit ik in het platform.’

Het platform kwam aanvankelijk eens in de twee maanden bijeen. Inmiddels is de frequentie een stuk lager. Wat stond en staat op de agenda?

Haremaker: ‘Het grote thema was natuurlijk altijd de bereikbaarheid van Maastricht. Onder de Maastrichtse ondernemers en winkeliers leefde de grote angst dat de stad een paar jaar op slot zou gaan. Ik kan me nog een artikel in De Telegraaf herinneren waarin dat ook werd voorspeld. Wij hebben er via het platform alles aan gedaan deze anti-stemming te voorkomen. Door te pleiten voor goede communicatie en bijvoorbeeld voor te stellen dat mensen die dat interessant vonden de tunnelbouw konden volgen.’

Koelman: ‘Tijdens de vergaderingen kregen we steeds uitleg van het Projectbureau A2 Maastricht en Avenue2 over wat de komende tijd ging gebeuren en welke knelpunten dat kon opleveren. Daarnaast konden we altijd eigen punten inbrengen. Dat is begonnen tijdens de ontwerpfase. Later werden we nauw betrokken bij de planning van de uitvoering. Alles was bespreekbaar.’ Heuts: ‘Daarbij ging het zowel om grote ingrepen als om details. Voor de lokale ondernemers was het belangrijk dat ze niet te veel last kregen van allerlei omleidingsroutes. Ik heb daarvoor in het platform ook de term bereikbaarheidsroutes geïntroduceerd. Het ging niet om omleidingen, maar om bereikbaar blijven. Het team communicatie pakte dat op door in de informatieverstrekking naar het publiek explicieter te vermelden hoe winkels en huizen bereikbaar bleven. Ook hebben we steeds gehamerd op goede bewegwijzering in de tijdelijke verkeerssituaties.’

Het A2-Bedrijvenplatform is al geconsulteerd tijdens de ontwerp-fase. Jullie hebben overleg gevoerd met de drie deelnemers aan de aanbesteding. Wat heeft dat opgeleverd?

Haremaker: ‘Daar hebben wij ons eerste succes geboekt. In het plan met de tweelaagse tunnel zou oorspronkelijk alleen de onderste tunnel geschikt zijn voor de zwaarste veiligheidsklasse van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hebben bepleit dit ook mogelijk te maken in de bovenste tunnel. Zo garandeer je de doorstroming als in één van de tunnels iets mis gaat.

Vrachtwagens met gevaarlijke stoffen kunnen dan door de andere tunnel, terwijl ze anders zouden moeten wachten en een file zouden veroorzaken. Ons pleidooi is overgenomen, ook al vroeg dat om extra veiligheidsmaatregelen.’

Wat heeft het platform bereikt tijdens de fase van uitvoering?

Koelman: ‘We hebben ons intensief bemoeid met de vormgeving van de tijdelijke N2. Die moest dezelfde hoeveelheid verkeer kunnen verwerken als in de oude situatie. Daarvoor moet je tot in detail kijken naar afslagen, toeritten, opstelstroken, verkeersinstallaties en het verloop van het tracé. Niet dat het bijvoorbeeld zo bochtig werd dat het verkeer zou worden afgeremd. Uiteindelijk is dit goed gelukt. Verbazingwekkend was dat de tijdelijke N2 zelfs beter leek door te stromen dan de oude. Er was na de Geusselt nog maar één kruispunt met verkeerslichten, namelijk bij de Scharnerweg. Dat was bovendien een koude kruising waar je niet kon afslaan. Ideaal voor de doorstroming.’ Haremaker: ‘Wij kregen het verder voor elkaar dat de ontsluiting vanaf de A2 en A79 naar het bedrijventerrein Beatrixhaven in de planning is vervroegd. Dat was een betrekkelijk eenvoudige ingreep die er voor zorgde dat de druk op de Geusselt-kruising, waar veel vrachtverkeer naar de Beatrixhaven vroeger gebruik van maakte, werd verminderd.’

Wat is niet gelukt?

Koelman: ‘De ondernemers in Wyck hebben zich vanaf het begin hard gemaakt voor een afslag naar hun wijk vanuit de tunnel. Ze waren ook sterk tegen de koude kruising op de Scharnerweg. Dat pleit hebben we verloren. Een afslag vanuit de tunnel bleek technisch onhaalbaar. Bovendien was er voor een toerit naar de tunnel vanuit Wyck geen ruimte. Het was dus sowieso maar een halve oplossing geweest. Wel hebben we sterk bepleit om op andere plekken in Maastricht, buiten het plangebied van A2 Maastricht, te zorgen voor betere ontsluitingen en goede bewegwijzering naar Wyck. Onze voorstellen daarvoor zijn overgenomen. Wyck is nog steeds goed bereikbaar.’

Hoe kijken jullie terug op de samenwerking met de projectorganisatie?

Koelman: ‘Heel positief. Er is altijd goed naar ons geluisterd en er werd goed op onze voorstellen gereageerd. Je ziet wel dat, nu de verkeerskundige ingrepen achter de rug zijn en de zorg daarover is verdwenen, de belangstelling voor deelname aan het platform is afgenomen. Daarom vind ik het logisch dat ons platform wordt opgeheven nu de fase van vastgoedontwikkeling is aangebroken.’ Haremaker: ‘Bijzonder aan A2 Maastricht is dat hier met Avenue2 een partij werkt die snapt hoe belangrijk het is goed te communiceren en een goede verstandhouding op te bouwen met iedereen die last heeft van of betrokken is bij het project. Er is daardoor veel begrip ontstaan voor de werkzaamheden. Sterk vond ik ook dat in de communicatie altijd werd uitgegaan van het *worst case scenario*. Daardoor viel het in de praktijk vaak mee.’

Heuts: ‘Zeker in de beginfase, toen de overlast het grootst was, zijn vertegenwoordigers van Avenue2 tot op directieniveau de wijk ingegaan om te praten met mensen. Ze deden hun uiterste best om goed te reageren op klachten. Bewoners met de zwaarste overlast kregen van Avenue2 waardebonnen van de supermarkt C1000, om daarmee eten te kopen. Grappig is wel dat ze daar sigaretten van kochten om die vervolgens door te verkopen en zo alsnog geld te vangen. De supermarkt is toen de sigaretten gaan rantsoeneren. Avenue2 heeft ook een aantal jaren met facilitaire ondersteuning het multiculturele Manus van Alles Festival in Wittevrouwenveld gesponsord. Daardoor konden wij meer geld steken in goede artiesten.’

Maastricht niet op slot. En dus ook maar weinig nadelige gevolgen voor de ondernemers?

Koelman: ‘Voorafgaand aan de werkzaamheden zijn er bedrijven uit Maastricht vertrokken naar onder meer Maastricht Aachen Airport, uit angst niet meer bereikbaar te zijn. Daarvan is in de praktijk inderdaad nauwelijks sprake geweest.’ Heuts: ‘Ook ik heb alternatieven overwogen, maar de aanwezigheid in een buurt waar je bekend bent, vond ik belangrijker. Natuurlijk heb ik last gehad van de werkzaamheden. Maar een goede ondernemer past zich aan. Of hij eet gewoon wat minder biefstuk. En het project A2 Maastricht zorgt voor nieuwe impulsen. Kijk maar naar de nieuwe Albert Heijn die klanten uit de hele regio trekt. Straks komen er langs de Groene Loper zo’n goo nieuwe woningen, met allemaal potentiële klanten voor de lokale ondernemers. Ik sta daar niet om te juichen, maar net zo goed heb ik de laatste jaren niet lopen klagen. Dat is ondernemerschap: goed omgaan met wat je overkomt.’

Samenstelling A2-Bedrijvenplatform

Het A2-Bedrijvenplatform werd bij de start gefaciliteerd door de Kamer van Koophandel. Na vertrek van het kantoor van de Kamer uit Maastricht heeft het Projectbureau A2 Maastricht dit overgenomen. Deelnemers zijn vertegenwoordigers van/uit:

- Bedrijventerrein Beatrixhaven in Maastricht; Guy Maassen
- Binnenstad van Maastricht; Peter Haremaker
- Samenwerkende Industrierterreinen Maastricht (SIM) (incl. Bosscherveld Maastricht); Sonja Demandt
- Randwyck MECC (conferentiecentrum); Roger Winants
- Randwyck-Céramique
- Wittevrouwenveld Maastricht; Roger Heuts
- Hoteliers in Maastricht (SAHOT); Paul Janmaat
- Ondernemers van Meerssen; Meindert Dijkstra en Jacques Lemmens
- Kamer van Koophandel Zuid-Limburg
- Limburgse Werkgevers Vereniging (LWV); Jos Meessen en Sonja Demandt
- Transport & Logistiek Nederland; Ed van de Meerendonk
- Toeristisch-recreatieve sector Maastricht; Lars Flinkerbusch
- Centrummanagement Maastricht; Paul ten Haaf
- Gemeente Maastricht; Projectbureau A2 Maastricht
- Federatie Samenwerkende Ondernemersverenigingen Maastricht (FOVM)
- Voorzitter: Frans Koelman
- Secretariaat: Nicole Voorjans