



Denis Florack en Katya Ivanova over de bijdrage van Maastricht Bereikbaar

Directeur facilitair bedrijf MUMC+ en programmadirecteur Maastricht Bereikbaar

‘A2 Maastricht impuls voor Maastricht Bereikbaar’

De ondertunneling van de A2 in Maastricht was niet alleen de aanleiding, maar ook een inspiratiebron voor Maastricht Bereikbaar. Dit door een samenwerkingsverband van inmiddels vijftig grote werkgevers, regionale overheden en vervoerders gedragen programma zorgt voor een significante afname van het aantal automobilisten in de spits. Volgens Denis Florack en Katya Ivanova is het Maastrichtse spitsuur door de ‘tweelingbroertjes’ A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar nog steeds heel draaglijk.

Even kort introduceren: wat is uw beider bemoeienis met Maastricht Bereikbaar?

Florack: ‘Mijn betrokkenheid komt voort uit mijn functie als directeur van het facilitair bedrijf van het MUMC+, het Maastricht Universitair Medisch Centrum. Hierin werken het academisch ziekenhuis Maastricht en de Universiteit Maastricht met elkaar samen. Bij het MUMC+ werken 8.000 mensen, geconcentreerd in de wijk Randwyck, in wat nu de Brightlands Maastricht Health Campus heet. Dagelijks komen er 12.000 auto’s naar de campus. Er is ons veel aan gelegen deze goed bereikbaar te houden. Daarom hebben wij ons in 2011 aangesloten bij Maastricht Bereikbaar.’

Ivanova: 'Maastricht Bereikbaar bestaat sinds 2009. Het is opgezet door drie partijen: overheden, werkgevers en de leveranciers van vervoersdiensten. Aanvankelijk was het een kleinschalig project; vanaf 2012 kwam er substantieel geld uit het rijksprogramma Beter Benutten. Ik ben vanaf 1 januari 2013 programmadirecteur van Maastricht Bereikbaar. Wij hadden van 2015 tot en met 2017 een budget van 30 miljoen euro en ook de komende jaren komen middelen beschikbaar. De helft wordt betaald door het Rijk, de andere helft door de regio. De Provincie Limburg en de gemeente Maastricht zijn de grootste regionale geldschieters, maar ook andere gemeenten dragen bij. De deelnemende werkgevers betalen een jaarlijkse contributie. Inmiddels werken zo'n vijftig partijen samen in Maastricht Bereikbaar. Daarbij zitten grote werkgevers zoals het MUMC+, DSM, Vodafone en Zuyd Hogeschool. Wij richten ons op de bereikbaarheid van heel Zuid-Limburg, maar de oorsprong van het programma ligt bij A2 Maastricht. Ook het Projectbureau A2 Maastricht draagt er daarom aan bij.'

Waar ligt de relatie tussen A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar?

Florack: 'Als grote werkgever zagen wij de werkzaamheden voor de ondertunneling met angst en beven tegemoet. We waren bang dat Maastricht één groot verkeersinfarct zou worden en het ziekenhuis niet meer goed bereikbaar zou zijn.'

Ivanova: 'Je zag dat bedrijven, vooruitlopend op de werkzaamheden, verhuisden naar onder meer Maastricht Aachen Airport. Maastricht Bereikbaar was een initiatief om, zoals de naam al zegt, de stad toch bereikbaar te houden tijdens de aanleg van de tunnel. Het doel was om de autonome groei van de automobilititeit tijdens de werkzaamheden met een mix van allerlei maatregelen op te vangen. Dat heeft vanaf 2012 door de financiële middelen vanuit Beter Benutten een flinke impuls gekregen. Sindsdien is het programma ook verbreed.'

Aan wat voor soort maatregelen moet je denken?

Ivanova: 'Maastricht Bereikbaar biedt werkgevers bij wijze van spreken een koffer aan met tal van maatregelen, van het stimuleren van het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer tot aangepast parkeerbeleid, het stimuleren van thuiswerken en het ruilen van werkplekken. Verder informeren wij het publiek uitgebreid over wegwerkzaamheden en de gevolgen daarvan. In Maastricht ging het de laatste jaren niet alleen over A2 Maastricht, maar ook om de werkzaamheden aan de Noorderbrug. De crux ligt in het toepassen van een combinatie van zoete en zure maatregelen, om zo de secundaire arbeidsvoorwaarden van werkgevers te vergroenen. Het zijn allemaal kleine beetjes die opgeteld veel opleveren.' Florack: 'Wij hebben in samenspraak met ons personeel onder meer een nieuw parkeerbeleid ingevoerd. Werknemers die dicht bij hun werk wonen en de mogelijkheid hebben ook met de fiets te komen, betalen meer voor het parkeren dan mensen die verder weg wonen. Daarnaast stimuleren we ook op andere manieren het gebruik van de fiets. Werknemers kunnen met een voorschot van de werkgever een fiets aanschaffen. Dat voorschot betaal je in

termijnen af. Zo kun je voor een paar tientjes per maand fietsen, waardoor het ook voor mensen met een smalle beurs te betalen is. De komst van de e-bikes heeft ons daarbij wel flink geholpen.' Ivanova: 'Voor die e-bikes spreken wij kortingsregelingen af met fietshandelaren. Zo hebben wij bijvoorbeeld ook de regeling bedacht dat automobilisten hun auto op het P+R-terrein bij station Maastricht Noord parkeren, waarna ze goedkoop met de bus of trein in het centrum kunnen komen.'

Werkt dat allemaal?

Ivanova: 'Elk jaar doen wij in september een effectmeeting. Uit de laatste van 2017 blijkt dat elke dag ruim 3.000 mensen niet meer gedurende de spits met hun auto naar het werk komen. Dat is een file van twaalf kilometer van Maastricht naar Beek.' Florack: 'Bij het ziekenhuis tellen we 650 spitsmijdingen per dag. Dat is exclusief de spitsmijdingen van werknemers van de universiteit. We praten dus over substantiële aantallen. De doelen die wij ooit stelden toen we bij Maastricht Bereikbaar begonnen, halen we nog steeds. En dat hadden we van tevoren eerlijk gezegd niet zo verwacht!'

Hoe hard zijn die doelen?

Ivanova: 'Als werkgevers zich bij Maastricht Bereikbaar aansluiten, doen wij eerst een mobiliteitsscan. Daarin inventariseren we hoeveel mensen potentieel zouden kunnen overstappen van de auto naar de fiets of het openbaar vervoer. Op basis daarvan kiest de werkgever zelf het streefdoel. Als dat bijvoorbeeld 300 spitsmijdingen per dag is, wordt dat in de halfjaarlijkse bijeenkomsten van Maastricht Bereikbaar gevolgd. Niet als stok achter de deur, maar om te bespreken hoe het loopt. Aan het niet behalen van de doelen zijn geen boetes verbonden, maar het is wel aanleiding om samen te bekijken tegen welke problemen je aanloopt. Waarom lukt het niet om de doelen te behalen? De andere deelnemers aan het overleg hebben daar vaak goede ideeën of oplossingen voor. Zo ontstaat een kruisbestuiving van kennis en ervaringen.' Florack: 'Maastricht Bereikbaar is daardoor uitgegroeid tot een plek waar je op een constructieve manier met collega-directeuren over allerlei zaken kunt overleggen, zoals ook over maatregelen om je bedrijf te verduurzamen. Als je samen één probleem kunt oplossen, leidt dat gauw tot gezamenlijke initiatieven om ook andere problemen aan te pakken.'

Na de voltooiing van de ondertunneling bij A2 Maastricht is de doorstroming in Maastricht weer verbeterd. Is de automobilititeit daarna opnieuw toegenomen?

Florack: 'We waren inderdaad bang dat mensen weer zouden vervallen in oud gedrag, maar dat valt heel erg mee.' Ivanova: 'Mensen hadden ook andere redenen om uit de auto te stappen, bijvoorbeeld omdat het gezonder, goedkoper en sneller is om met de fiets te komen. Het nieuwe mobiliteitsgedrag is bij velen ingesleten in hun dagelijks leven. Daar komt bij dat de N2 tijdens de werkzaamheden altijd goed is blijven doorstromen. Het gereedkomen van de tunnel maakte daarom niet eens zo'n groot verschil.'



Maastricht Bereikbaar biedt een heel scala aan slimme reisalternatieven. Bijvoorbeeld P+R Maastricht Noord.

Wat vinden de werknemers van het MUMC+ van de ondertunneling?

Florack: 'De reistijd van medewerkers die uit het noorden komen, is met twintig minuten verkort. Toch staan ze in de ochtendspits nog steeds in de file. Het verkeer naar het ziekenhuis gaat via één afslag ten zuiden van de tunnel de snelweg of autoweg af en staat daarna vaak vast op de Oeslingerbaan. Dat slaat vervolgens terug op de tunnel. Omdat daarin geen file mag ontstaan, gaat Rijkswaterstaat de maximum snelheid verlagen of de toegang doseren waardoor de tunnel aan de noordkant vaker tijdelijk dicht moet. De doorstroming is dus tijdens de ochtendspits voor ons niet ideaal.' Ivanova: 'Dat heeft alles te maken met het onderliggend wegennet, dat er nu eenmaal al lag. A2 Maastricht, de nieuwe Noorderbrug en Maastricht Bereikbaar kunnen niet alles oplossen. Maastricht is een historische stad met een beperkte capaciteit om grote verkeersstromen op te vangen. Het verkeer zal op piekmomenten altijd ergens vastlopen. Maar we kunnen wel constateren dat de spits in Maastricht nog steeds heel draaglijk is.'

Hebben A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar elkaar versterkt?

Florack: 'Dat denk ik wel. Dat A2 Maastricht zo'n goed project is gebleken, had een positief effect op Maastricht Bereikbaar. De animo voor werkgevers om mee te werken, werd daardoor vergroot. Er ontstond een stemming dat men in Maastricht weet hoe zoiets moet worden aangepakt. En zoals gezegd hadden we nooit verwacht dat het zo goed zou werken.'

Ivanova: 'Daar sluit ik me bij aan. Er is oorspronkelijk wel een beeld ontstaan dat A2 Maastricht en Maastricht Bereikbaar identiek zouden zijn, maar dat is niet het geval. A2 Maastricht is wel een belangrijk onderdeel van Maastricht Bereikbaar. Ik zie het daarom als een soort tweelingbroertjes die elkaar hebben versterkt en de bereikbaarheid van Maastricht hebben verbeterd.'

Krijgt Maastricht Bereikbaar navolging en waarin zit dan precies de kracht?

Ivanova: 'Maastricht Bereikbaar heeft zich de afgelopen drie jaar al gericht op de hele regio Zuid-Limburg. Inmiddels is er ook belangstelling daarbuiten, zoals in Roermond, Weert en zelfs over de grens. Je kunt daarom wel stellen dat Maastricht Bereikbaar net als A2 Maastricht als voorbeeld kan dienen voor andere initiatieven en projecten in ons land en elders.' Florack: 'En de kracht daarvan zit in de samenwerking! Dat de bereikbaarheid in stand is gebleven, komt door het samenspel van vele partijen, van het Projectbureau A2 Maastricht tot aannemer Avenue2 en alle organisaties in Maastricht Bereikbaar. Ik denk dat het een kenmerk is van deze regio. Mensen werken makkelijk samen. De ego's zijn hier niet zo groot dat ze van de spiegel af barsten.'