


[RSS](#) [PDA](#) [+ Google](#)
**Infrasite Specials**

- Wegen
- Geluid
- Personeel & Carrière
- Training & Opleiding
- Financiering & Aanbesteden
- Risicomanagement
- Jaarplanning 2009

**Hotlinks**

- Home
- Infrasite Nieuws
- Infrasite Nieuwsbrief
- Infrasite Mobile
- Infrasite Projecten
- Infrasite Competence
- Infrasite Catalogus
- Infrasite Articles (Nieuw!)
- Infrasite Products
- Infrasite Innovatie
- Infrasite Jobs
- Infrasite Events (Nieuw!)

**Adverteren**

- Adverteren op Infrasite
- Free Trial InfraTenders
- Producten op infrasite

**Andere uitgaven**

- [Infrasite.net](#)
- [InfraTenders.net](#)
- [InfraWeblogs.nl](#) (Nieuw!)
- [InfraWeblogs.com](#) (Nieuw!)

**Zoeken**

- In geheel Infrasite

**Infrasite Competence****ZOEK**

Hele woorden en min. 4 tekens.

**Per module****Zoek in de module:**

Nieuws

**op zoekterm:****ZOEK**

**Infrasite is hét vakmedium over alle modaliteiten, infrastructuur, projecten, wegenbouw, railbouw, waterbouw, verkeer, energie, pijpleidingen, veiligheid, intermodaliteit, multimodaliteit en mobiliteit.**

© Infrasite 2002 - 2009

**INFASITE ARTICLES**

(Advertenties)

06-01-2009



*Kees van Leeuwen, senior adviseur Procap  
Procesmanager Convenant A2*

Mooi, groots en meeslepend. Van een project als de A2 tussen Utrecht en Amsterdam gaat je hart als wegenbouwer sneller kloppen. Vele kubieke meters zand, diverse kunstwerken, kilometers kabels en leidingen en tonnen asfalt en fundering. En tijdens die verbredening van 2 maal 3 naar 2 maal 5 rijstroken moeten er wel 200.000 auto's per dag kunnen blijven rijden. Een uitdaging op alle fronten. Op de achtergrond bij het voorbereiden van dit prachtige project speelde ook een maatschappelijk vraagstuk. De belangrijkste verkeersader in Nederland had chronisch last van verstoppingen en dat was zo langzamerhand niet meer acceptabel voor met name transport en logistieke bedrijven. Het initiatief tot verbredening was in dat licht mooi maar zou wel weer vele jaren gaan duren, om maar niet te spreken over de vertraging

waarop je bij infraprojecten altijd kunt rekenen. Daar lag dus een uitdaging, een handschoen die in 2005 werd opgepakt door de toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat samen met Bouwend Nederland, ONRI en PSI/Bouw. Zij wilden wel eens laten zien dat vertraging helemaal niet vanzelfsprekend is. Nee! De ambitie ontstond om niet in 2014 of later klaar te zijn maar om de verbreding van de A2 in 2010 gereed te hebben. Dit is vertaald in het Convenant A2.

**Kansen**

Dit convenant landt op een mooie dag op de bureaus van diegenen die aan die hoogbestuurlijke ambitie handen en voeten mogen geven. Denkend vanuit een bestaande ordening is de eerste gedachte dat het niet kan. Totdat er mensen geïnspireerd raken door de ambitie en kansen zien in plaats van bedreigingen.

De planning wordt stevig aangepast. Op papier niet heel moeilijk maar in de praktijk vraagt dat nogal wat van organisaties, teams en vooral van mensen. Het vraagt een andere mindset want zo'n project met die ambitie gaat niet op de oude, vertrouwde manier. Opdrachtgever Rijkswaterstaat, bouwers en adviseurs zitten in een proces dat geweldig onder druk staat. Niemand in dat proces kan zich veroorloven brokken te maken, te miscommuniceren. Er moet worden samengewerkt.

**Waarnemen, hulp bieden, ingrijpen en coachen**

Geen tijd om te veel na te denken maar gewoon doen. Maar 'gewoon doen' blijkt in de praktijk niet vanzelf te gaan. Denken blijkt juist nodig. Daarnaast is het nodig om elkaar aan te spreken op niet-effectief, oud gedrag. Je moet elkaar kennen en ja...gaan vertrouwen. Van de ondertekenaars van het Convenant is een team samengesteld dat invulling geeft aan juist die dimensie van het project. Het vinden van die invulling gaat werkende weg. Eerst zijn er tools ontwikkeld op instrumenteel niveau om het project te helpen. Denk aan het experimenteren met nieuwe instrumenten als spelsimulatie LINK ter voorbereiding op de aanbesteding Hooggelegen. Het werken met Project Start Up's en communicatief Risicomanagement. Ook is geëxperimenteerd met virtueel bouwen. Later kwam daar de dimensie competenties bij. Wat hebben mensen nodig om te kunnen "samenwerken", hoe verleid je ze daartoe. Maar naast vaardigheden en kennis is ook de juiste intentie van grootste belang. Wat wil je? Is de gezamenlijke ambitie ook jouw ambitie? Hoe zit je er in? Is het commitment politiek correct of betekent het echt wat in de praktijk wanneer het spannend wordt? En dat op alle niveaus en aan beide kanten van de tafel. Want natuurlijk gaat niet alles goed in zo'n groot en complex project met een dergelijke druk en ambitie. Is het robuust wat we met elkaar hebben opgebouwd? Kan het tegenwind doorstaan? Wie houdt de rug recht wanneer de omgeving wil buigen? Soms gaat dat goed, soms ook niet. Gelukkig was en is er dan het Convenantteam dat waarneemt, hulp biedt, ingrijpt en coacht.

**Twee opties**

De praktijk kan lastig zijn. Het project is bijvoorbeeld gestart vanuit de perceptie dat er "gewoon" een aantal standaard-contracten op de markt zouden worden gezet. Dat moest in november 2005 anders. Contracten zijn deels aangepast, aanbesteed en men is gestart. Pas daarna ontstond er zicht op de hogere, gezamenlijke ambitie. Het lijkt evident dat de hogere ambitie van versnellen en samenwerken en standaardcontracten niet matchen. We hebben geleerd dat er dan twee opties zijn. De ambitie laten varen of het contract herzien. De eerste optie is eigenlijk makkelijk wanneer je er een goed verhaal bij hebt; the easy way out. Lekker terugschieten in de oude vertrouwde werkwijze. De tweede optie vraagt lef, durf en creativiteit en biedt nieuwe mogelijkheden, versnelling. Maar je ontmoet ook weerstand. Velen vinden dat het niet kan en mag van wet- en regelgeving zonder dat nou echt hard te kunnen maken. Anderen vinden het een verkapt manier van meerwerk. Een contract is voor velen een vaststaand feit, een gegeven: "je houdt je eraan, goedschiks dan wel kwaadschiks". Maar gelukkig zijn er enkelen die mogelijkheden en kansen zien. Die het eigen belang even inruilen voor best-for-project; opdrachtgevers én bouwers. Dat

zijn de kampioenen van het project, de helden van de vernieuwing in de infrastructuur.

#### Het kán anders

Er wordt veel geleerd van dit A2 project, zowel van de successen als van de missers. Steeds duidelijker wordt wat er nodig is voor een goede samenwerking, voor versnelling, hoe vertrouwen wordt opgebouwd en soms ook weer verspeeld. Deze kennis en inzichten zijn uiteraard niet exclusief voor de A2 en zeker niet verdwenen wanneer straks het project A2 klaar is. Nu al is deze kennis beschikbaar voor alle projecten. Grootchalig en kleinschalig! De instrumenten als LINK en het toepassen van PSU's vinden al hun weg naar andere projecten en organisaties. De inzichten over versnellen, samenwerken en vertrouwen zijn nu aan het land. Projecten, organisaties en vooral een kopgroep van mensen is nieuwsgierig en is de oude bouwcultuur zat. De A2 bewijst dat het anders kan. Nog zeker niet perfect maar wel als een project met durf, ambitie en de drive te willen leren en zichzelf in de spiegel te zien. Vanuit PSIBouw is dit proces "on the job" intensief ondersteund. Het project A2 en het Convenant A2 zijn niet klaar met het einde van PSIBouw in december 2008. Zoals met alles gaan ingezette ontwikkelingen die goed zijn gewoon door. Zelf blijf ik deze beweging met de mensen die er bij horen steunen en helpen.

Kees van Leeuwen, senior adviseur bij Procap en procesmanager Convenant A2

Meer informatie kijk op: [www.lerenvande2.nl](http://www.lerenvande2.nl) of via [www.procap.nl](http://www.procap.nl)

#### ANDERE RECENTE ARTIKELEN

- Masteropleiding Urban & Area Development
- Baanbrekers in de Bouw: snelgroeiende opleiding vernieuwingsgezinde professionals
- 'Ervaringscertificaat dwingt je na te denken over wat je echt wilt in je werk'
- Foto's 'Beroepen op het spoor'
- FNV-crisisplan wil positie werknemer versterken
- Veilig werken aan de railinfra: blokschakelaar niet het ei van Columbus
- Kennis belangrijke productiefactor voor de bouw
- Kredietcrisis, dreiging voor PPS?
- Uw project op tijd en binnen budget? Liever niet!
- Financiering in aanbesteding van infrastructuur
- Omgevingsbeïnvloeding bij Binnenstedelijke Ondergrondse Projecten
- De kredietcrisis: checklist voor de commissaris
- Werken aan vertrouwen
- Rapport Gemeentelijke Ombudsman Noord-Zuidlijn Vijzelgracht
- Minder faalkosten door goed risicomanagement
- Regieraad Bouw maakt tussenbalans op
- Leidraad Aanbesteden voor de Bouw in januari 2009 beschikbaar
- Resultaten Onderzoek FNV Bondgenoten Spooronderhoud
- Verkenning autoverkeer 2012
- Samenvatting van het rapport van de Commissie Meerkosten OV-chipkaart
- Samenvatting eindadvies Deltacommissie 'SAMEN WERKEN MET WATER'
- Aanpassing Eurovignet Richtlijn maakt wegtransport duurzamer
- Historisch benzinestation schuift 50 meter op
- Noise Reducing Measures and their Influence on the Wheel-Rail System
- Verkeersmanagement A2 Rondweg Den Bosch
- Omschakelinrichting geïnstalleerd - Deventer voorbereid op SAT van EBS+
- Concrete sleepers for ballasted and non-ballasted track
- Aanpak Mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit
- Voertuigen met ogen, oren en een brein
- Gezocht! Innovatieve oplossing voor berging van 500.000 m3 water
- Mobiliteitsbalans 2008 Congestie in perspectief
- Samenvatting Advies Commissie Ruding 'Op de goede weg en het juiste spoor'
- WRR-RAPPORT 81 Sturen op infrastructuur. Een investeringsopdracht (Infrastructures. Time to invest)
- Rapport Gesternte van het Streekvervoer van Klaas de Vries
- Rapport GIDEON Basisvoorziening geo-informatie Nederland
- Gun onze trots het hoofdrailnet!
- Ronald Waterman met zijn oplossing van het fileprobleem in Netwerk
- Rapport 'Sneller en Beter' van de Commissie Elverding
- Amsterdam Cycling to Sustainability' platform voor duurzame mobiliteit opgericht
- RLC Interface
- Hacking of the Mifare RFID smartcard
- Security hole in world's most popular smartcard
- VNONCW: A4 loopt vast in juristerij
- Stedelijk Verkeersmanagement in Helmond