



Toen, nu, straks:

Roel Frenken over het volwassen worden van Amsterdam Bereikbaar.

Een platform dat samenwerking tussen mobiliteitsprofessionals in de regio Amsterdam vanzelfsprekend maakt. Makkelijker gezegd dan gedaan, weet procesmanager Roel Frenken nu. Maar het is gelukt. Hij vertrekt bij Amsterdam Bereikbaar en vertelt hoe hij de vijf grote infrapartijen uit het samenwerkingsverband op hetzelfde spoor kreeg.

TOEN

In 2016 stonden rond de Zuidas zo veel groot-schalige projecten tegelijk gepland, dat Rijkswaterstaat, de Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam zochten naar een manier om deze slimmer op elkaar af te stemmen. Een samenwerkingsverband, was het idee. Gericht op de bereikbaarheid van het gebied. Met als ultiem doel om reizigers zo min mogelijk hinder te laten ervaren.

Wat in eerste instantie Amsterdam Zuid Bereikbaar zou gaan heten, bleek een uitermate geschikt plan voor de hele stad – de regio wordt alsmaar drukker en moet doorlopend onderhouden worden. En dus werden ProRail en de provincie Noord-Holland erbij gehaald, en werd Roel ingeschakeld om de samenwerkingsprocessen verder van de grond te krijgen.

“Het was ingewikkeld,” lacht Roel. “Hoe laat je partners samenwerken zonder een helder geformuleerd gemeenschappelijk doel? Vijf gevestigde infrapartijen, elk met eigen wensen en belangen. Centraal in de organisatie van Amsterdam Bereikbaar staat bovendien de ‘clusteraanpak’. Werkzaamheden die in hetzelfde gebied en in dezelfde periode plaatsvinden, worden gebundeld in cluster Noord, Zuid, Oost, West of Centrum. Los van elkaar veroorzaken ze namelijk aanzienlijk meer hinder dan wanneer ze op elkaar worden afgestemd. Mensen snaptten de meerwaarde alleen nog niet goed. Als projectleider wil je gewoon verbouwen, en niet verplicht moeten overleggen met andere mobiliteitsprofessionals.”

Het onderling vertrouwen vergroten was de eerste stap. “We hebben de afspraken opnieuw beschreven en door alle vijf directeuren laten ondertekenen. Daarin stond: we willen de samenwerking vanzelfsprekend maken. Als je afsprekt waar je met z’n allen naartoe wil, kun je daar altijd op terugvallen.”

Om die samenwerking verder te stimuleren, werd flink geïnvesteerd in de interne relaties. Met de directeuren, regisseurs en werkgroepen. Achter de schermen werd daarbij dankbaar gebruik gemaakt van bewezen theoretische modellen. Van de acht



veranderfasen van Kotter onder andere. Die start bij ‘urgentie creëren’ en loopt via ‘obstakels verwijderen’ naar ‘verandering waarmaken’. Ook het model van Lencioni over teamvalkuilen werd ingezet. “We boekten enorme vooruitgang door conflicten aan te durven gaan. Pas toen de organisatie beter functioneerde, ontstond ruimte om ons op de reizigers te gaan richten. Voor hen doen we het uiteindelijk.”





NU

De ontwikkelfase heeft Amsterdam Bereikbaar inmiddels ver achter zich gelaten. Met een overzichtelijke organisatiestructuur, heldere doelstellingen en een gloednieuwe website waar zowel mobiliteitsprofessionals als reizigers terecht kunnen, mogen we volgens Roel spreken van volwassenwording.

“Uitvoerders weten ons te vinden, daar begint het mee. Toch is Amsterdam Bereikbaar veel meer dan alleen een hub die ervoor zorgt dat projecten rekening kunnen houden met elkaars planningen. Via



Nu en ook de komende jaren gaat het wat mij betreft om echte samenwerking tussen onze organisaties.

Reizigers moeten één verhaal en plan ervaren, en niet de afzonderlijke organisaties die hun werk aan elkaar ‘plakken’. De kunst is om daarvoor niet weer een los programma op te richten, maar juist het bestaande te laten samenwerken. Ik vind dat we die kunst binnen Amsterdam Bereikbaar steeds meer onder de knie krijgen, en dat we onze ontwikkeling in die richting door moeten zetten.”

Gert Oosting,
Stadsregisseur Gemeente Amsterdam

werkgroepen bieden we ook concrete ondersteuning om de hinder voor reizigers te beperken.” Zo werd door de werkgroep Mobiliteitsmaatregelen afgelopen zomer tijdens een 16-daagse spoorafsluiting op station Bijlmer Arena de eerste OV-fiets

pop-upstore van Nederland opgezet. Dat gebeurde in samenwerking met NS. “Wat mobiliteit betreft, biedt ons platform veel speelruimte. Tijdens grootschalige werkzaamheden kan zo’ fietsmaatregel de piekvraag mooi opvangen.”

Een andere mijlpaal is de webpagina die werd gemaakt speciaal voor de renovatie van de Piet Heintunnel. Die gaat vanaf deze zomer 15 maanden dicht, en bezorgt bewoners in het omliggende gebied veel ongemak. De werkgroep Communicatie zorgde voor een online plek waar reizigers alles vinden wat ze moeten weten: van praktische informatie tot handige reisalternatieven. De werkgroep Monitoring & Evaluatie meet juist de bereikbaarheid en effecten van maatregelen, bijvoorbeeld via een vlekkenkaart die de verwachte knelpunten laat zien. Community houdt zich bezig met het organiseren van trainingen, jaarlijkse evaluaties en netwerkbijeenkomsten.

”

Als ProRail hebben we de ambitie om de komende jaren nog meer in te zetten op de goede samenwerking met onze partners binnen Amsterdam Bereikbaar. Een voorbeeld daarvan is het zo vroeg mogelijk delen van plannings van werkzaamheden, zodat de afstemming met andere partners nog optimaler verloopt. Daar profiteert de reiziger van en daar doen we het natuurlijk voor!”

Harro Homan, Regiodirecteur ProRail

STRAKS

Werkverkeer, toeristen, evenementen: als de coronaperikelen straks achter de rug zijn, wordt Amsterdam waarschijnlijk drukker dan ooit. Dat betekent dat we de schaarse ruimte in de stad goed moeten benutten. Samenwerken wordt volgens Roel daarom extra belangrijk. “Slim plannen, dat is onze kracht. En onze basis. Toch kan het denk ik nog innovatiever. Door te investeren in modernere middelen bijvoorbeeld, denk aan automatiseringen binnen onze dataoplossingen.”

“De grootste taak voor Amsterdam Bereikbaar is om de komende jaren een logische plek te verwerven binnen de Metropoolregio Amsterdam. Dat kost nou eenmaal tijd. Maar we moeten ook zeker niet te groot worden, en niet te veel willen. Als het over bereikbaarheid gaat, kunnen projecten veel zelf. Wij zijn er puur om ze te ondersteunen en het totaalbeeld van de gehele stad te bewaken. Dat moeten de vijf infrapartijen van het samenwerkingsverband niet uit het oog verliezen. Wat sowieso helpt, is dat we elk jaar bekijken waar we trots op zijn en onszelf kritisch evalueren, om focus aan te brengen voor het komende jaar. En dan beginnen we steeds weer bij die basisafspraken. Bij de basis blijven, eigenlijk is dát de eindbestemming.”



Roel Frenken

<https://www.linkedin.com/in/interimbedrijfsvoering/>