

ONDERZOEKSRAPPORT - DEEL 1

Renovatie Oostlijn

Lessen uit een complex en problematisch project

januari 2016

Rekenkamer Amsterdam

R a



ONDERZOEKSRAPPORT - DEEL 1

Renovatie Oostlijn

Lessen uit een complex en problematisch project

januari 2016

Colofon

Rekenkamer Amsterdam

Directeur: dr. Jan de Ridder

Onderzoekers: dr. Erik Oppenhuis (projectleider)
drs. Jurriaan Kooij
drs. Caroline van Zon
drs. Safae Rahmouni

foto omslag: Doriann Kransberg (Stadsarchief)

Dit is deel 1 van het onderzoeksrapport van de Rekenkamer Amsterdam (de rekenkamer) over het onderzoek naar de Renovatie Oostlijn. Het onderzoek wordt gerapporteerd in het bestuurlijk rapport en het onderzoeksrapport (deel 1 en deel 2) met bijlagen. In het bestuurlijk rapport zijn een samenvatting, lessen en aanbevelingen opgenomen. Het onderzoeksrapport bevat in detail de bevindingen en beantwoording van de onderzoeksvragen.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Doelstelling en onderzoeksvraag	10
1.3 Werkwijze	11
1.4 Leeswijzer	11
2 Begin renovatie Oostlijn (2004 - 2007)	15
2.1 Oorspronkelijk projectkader 'Metromorfose' te ambitieus	15
2.2 Projectkader Renovatie Oostlijn wordt vastgesteld	15
2.3 Dienst Milieu- en Bouwtoezicht en Brandweer vinden kader tunnelveiligheid onvoldoende uitgewerkt om advies te geven	16
2.4 Amsterdams leidraad integrale veiligheid wordt vastgesteld	16
2.5 Planning begint al vrij snel te schuiven.	17
2.6 Vernietigend onderzoek over brandveiligheid metro Amsterdam	18
2.7 Begin 2007 worden het PvE Organisatie en het PvE Materieel vastgesteld	19
3 Start deelproject Vluchtwegmaatregelen (2008 - zomer 2009)	21
3.1 Bij voorbereiding moet met een groot aantal organisaties afgestemd worden	21
3.2 Rol hoofdafdeling Beheer en tunnelbeheerder bij project ROL erg beperkt	22
3.3 Oorspronkelijke planning: werkzaamheden afgerond in januari 2010	23
3.4 Negatief advies Commissie Tunnelveiligheid: de plannen zijn niet goed genoeg	24
3.5 Nieuwe planning: veiligheid op orde eind 2010	24
3.6 Kans op verdere vertraging: veiligheidsconcept mogelijk nog steeds niet goed genoeg	25
3.7 Problemen met het bestek: mogelijk niet op tijd gereed voor de aanbesteding	25
3.8 Opnieuw geen positief advies van de Commissie Tunnelveiligheid	26
3.9 Nieuwe planning: oplevering en gebruiksmelding in maart 2011	26
3.10 Gestegen kosten vluchtwegmaatregelen leiden tot verwacht tekort van € 16 miljoen	27
3.11 Een korte en hevige uitvoering in de zomer van 2010	28
3.12 Het bestek wordt gewijzigd en komt niet op tijd af voor de aanbesteding	29
3.13 Voor de start van de aanbesteding is de bouwvergunning nog niet beschikbaar	30
3.14 Slechts één partij schrijft zich in op de aanbesteding: CSWE	30

4	Aanbesteding en contract (zomer 2009 – februari 2010)	33
4.1	De aanbesteding wordt voortgezet: zorgvuldig en creatief onderhandelen is vereist	33
4.2	Ontbreken van definitief bestek vergroot druk op project	33
4.3	Krediet aangevraagd op basis van voorlopige ramingen	34
4.4	Vanwege tijdsdruk moet CSWE incompleet bestek beprijzen	34
4.5	Een vraag van de wethouder: doen we niet te veel aan veiligheid?	35
4.6	Inschrijving CSWE ligt 40% hoger dan raming DIVV	35
4.7	Mooi werk: na onderhandelen kan het project toch binnen budget worden uitgevoerd	36
4.8	Bouwvergunning vertraagd naar april 2010	38
4.9	Contract met CSWE wordt op 2 februari 2010 getekend	38
5	Buitendienststelling zomer van 2010 (feb. 2010–jul. 2010)	39
5.1	Een bedroevende start	39
5.2	Inrichting toezicht door IBA op CSWE vertraagd	40
5.3	Samenloop vluchtwegmaatregelen met het vervangen van roltrappen	40
5.4	Zorgen over werkvergunningen GVB nemen toe	40
5.5	Chaotisch verloop voorbereiding belemmert directievoering en toezicht	41
5.6	Bouwvergunning nog steeds niet rond	41
5.7	Het blijft al met al zeer, zeer krap	41
5.8	Crisismanagement: projectmanager stuurt brandbrief	42
5.9	Kritieke staat project komt niet tot uitdrukking in communicatie richting bestuur	42
5.10	Een ultieme poging	43
5.11	2 juli 2010: CSWE schort de werkzaamheden op	44
5.12	De buitendienststelling wordt benut voor het vervangen van de roltrappen	44
6	Vluchtwegmaatregelen weer op de rails (aug. – nov. 2010)	45
6.1	In dienst nemen van vervangen roltrappen vertraagd	45
6.2	Twee sporenbeleid om problemen in het deelproject op te lossen	45
6.3	Gemeente erg afhankelijk van CSWE: ontbinden contract geen optie	46
6.4	Onderzoek door de ‘value engineer’: ook in september 2010 was een start onmogelijk geweest	46
6.5	Onderzoeken DIVV: projectbeheersing op alle vlakken doen zich problemen voor	47
6.6	CSWE en DIVV passen projectorganisatie aan	47
6.7	Werken aan een nieuwe planning: inschatting gebruiksmelding in februari 2012	48
6.8	DMB mist ‘sense of urgency’ bij de projectorganisatie	48
6.9	Keuze voor korte buitendienststelling met gebruiksmelding per 1 december 2011	49

6.10	Voortgang voorbereiding CSWE blijft moeizaam, cruciale mijlpaal wordt niet gehaald	49
6.11	Gemeente loopt risico voor kosten tweede buitendienststelling en vordering € 27 miljoen	50
6.12	Financieel tekort neemt toe, exacte omvang onduidelijk	51
7	Tweede buitendienststelling van de metro (dec. 2010 - aug. 2011)	53
7.1	Vorbereidingen blijven erg moeizaam verlopen en planning begint te verschuiven	53
7.2	CSWE wordt verder onder druk gezet	53
7.3	Het college neemt rillend kennis van de stand van zaken	54
7.4	Functioneren van DIVV als projectorganisatie wordt doorgelicht	54
7.5	Planning blijft verschuiven en periode voor werkzaamheden wordt steeds korter	55
7.6	Vertrouwen in CSWE neemt steeds verder af	55
7.7	Met hangen en wurgen kan er gestart worden op 2 mei 2011	56
7.8	Zorgen over organisatie, tijd en geld blijven	56
7.9	Zorgen over tijdige gebruiksmelding	56
7.10	Zorgen projectorganisatie komen slechts zeer beperkt tot uitdrukking in rapportage PAT-team	57
7.11	Verloop werkzaamheden opnieuw problematisch: het werk wordt niet op tijd opgeleverd	57
7.12	Voortgang en bouwveiligheid blijft een probleem	58
7.13	De tweede buitendienststelling: geen nieuws, goed nieuws	59
7.14	5 september 2011: de metro rijdt weer	59
8	Deelproject VWM loopt volkomen vast (sep. 2011 - dec. 2011)	61
8.1	Groot deel van het werk is nog niet af	61
8.2	Een duidelijk financieel beeld blijft ontbreken	61
8.3	Problemen worden wederom niet gesignaleerd in PAT-rapportage	62
8.4	Arbeidsinspectie legt werk stil na asbestvondst	62
8.5	Zoeken naar oplossingen: hoe nu verder met CSWE?	63
8.6	DMB verzet zich hevig tegen verlengen gedoogperiode	64
8.7	Gedoogperiode voor Oostlijn wordt voorlopig verlengd tot 1 april 2012	65
8.8	Onderhandelingen met CSWE over financiële afspraken	66
8.9	College besluit tot versnelde overdracht van het project aan Dienst Metro	67
9	Herstart onder Dienst Metro (dec. 2011 - sep. 2013)	69
9.1	Collegebesluit plaatst Dienst Metro voor voldongen feit	69
9.2	De balans wordt opgemaakt: Dienst Metro schetst dramatisch beeld	70
9.3	Ingrepen in projectorganisatie: projectmanager ROL en IBA worden vervangen	71
9.4	Onderzoek naar mogelijkheid tot ontbinding contract CSWE	72
9.5	Rapportage Dienst Metro: situatie veel ernstiger dan gedacht	73

9.6	Dienst Metro beoordeelt juridische positie als zwak	73
9.7	Dienst Metro verwacht een aanzienlijk tekort: € 55 miljoen	75
9.8	Vluchtwegmaatregelen minimaal opnieuw een jaar vertraagd (naar oktober 2013)	75
9.9	Gedooopperiode wordt verlengd tot mei 2014	75
9.10	Voor afhandeling 'oud zeer' betaalt Dienst Metro 15,5 miljoen aan CSWE	77
9.11	Werken aan een nieuw plan van aanpak	79
9.12	Het integraal plan van aanpak: stand van zaken nog onduidelijk	80
9.13	Eisen en scope voor gebruiksmelding nog steeds onduidelijk	80
9.14	Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen: € 140,7 miljoen	81
9.15	Voor voltooiën werk betaalt Dienst Metro aan CSWE € 23,3 miljoen	81
9.16	Tekort wordt gedekt uit het MVP Metro	82
9.17	Voortgang voorbereiding gebruiksmelding verloopt moeizaam	82
9.18	Succesvolle buitendienststelling zomer 2013 (7 juli 2013 tot 26 augustus 2013)	83
10	Aantonen tunnelveiligheid (sep. 2013 – sep. 2014)	85
10.1	Omgevingsdienst constateert dat veiligheid in tunnel is verslechterd en er worden 'quick-wins' afgesproken.	85
10.2	Mijlpaal 1 - deelproject technisch gereed op 1 november 2013 - wordt niet gehaald	86
10.3	Overleg over gebruiksmelding tussen Dienst Metro en Omgevingsdienst wordt opgestart	87
10.4	Projectmanagement maakt nieuwe afspraken met CSWE	87
10.5	Gebruiksmeldingsproces krijgt moeizaam vorm binnen Dienst Metro	88
10.6	Noodzaak onderhoudscontract komt laat in beeld	89
10.7	Bouwvergunning deelproject Vluchtwegmaatregelen blijft problemen opleveren	90
10.8	Problemen komen in PAT-rapportages niet duidelijk naar voren	90
10.9	Begin 2014 zetten Omgevingsdienst en Dienst Metro overleg voort over gebruiksmelding	90
10.10	Bij de Dienst Metro ontstaat grote twijfel over haalbaarheid gebruiksmelding	91
10.11	Mijlpaal 2 - werk volledig gereed op 31 maart 2014 - wordt losgelaten	92
10.12	Er wordt een tijdelijk onderhoudscontract afgesloten	92
10.13	Dienst Metro wordt positiever over haalbaarheid gebruiksmelding maar Omgevingsdienst blijft kritisch	93
10.14	Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen loopt op naar € 144,3 miljoen	93
10.15	Er blijven hardnekkige discussiepunten bestaan tussen Dienst Metro en Omgevingsdienst	93
10.16	Gebruiksmelding ingediend maar onvolledig en nog veel gebreken	94
10.17	Dienst Metro verstrekt begin juli aanvullende informatie	95

10.18	Externe partij wordt ingeschakeld om discussiepunten te beslechten	95
10.19	De Omgevingsdienst accepteert gebruiksmelding met voorwaarden	96
11	Stand van zaken (sep. 2014 - sep. 2015)	99
11.1	Slow-stop roltrappen – een oplossing komt in zicht	99
11.2	Safe haven principe blijft moeilijk realiseerbaar	100
11.3	Aan een deel van de voorwaarden wordt later voldaan	100
11.4	Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen loopt op naar € 148,6 miljoen	101
11.5	Het deelproject Vluchtwegmaatregelen is nog niet af	101
11.6	Stand van zaken najaar 2015	102
Eindnoten		107

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Amsterdamse metro stamt voor een groot deel uit de jaren zeventig van de vorige eeuw. Om de metro in stand te houden moeten onderdelen vervangen worden en gemoderniseerd. Onderdeel hiervan is de renovatie van de Oostlijn. Deze lijn loopt van het Centraal Station tot aan de stations Gaasperplas en Gein. De belangrijkste doelen van deze renovatie zijn het aanpakken van de tunnelveiligheid op deze lijn en het renoveren van de stations. In onderstaande figuur is de reikwijdte van de renovatie van de Oostlijn (project ROL) zichtbaar gemaakt.ⁱ

Figuur 1.1 Scope van het project ROL



In 2004 stemde de gemeenteraad in met de plannen voor het project ROL. Het was de bedoeling dat de werkzaamheden voor het project in 2005 zouden starten en in 2010 (grotendeels) zouden eindigen. De totale kosten van het project werden aanvankelijk geraamd op € 171,5 miljoen.ⁱⁱ Het project bestaat uit meerdere onderdelen: Tunnelwerk 2008, vluchtwegmaatregelen en stationsrenovaties van alle onder- en vrijwel alle bovengrondse stations van de Oostlijn. Het deelproject Vluchtwegmaatregelen speelt een cruciale rol bij het verbeteren van de veiligheid in de metrotunnel en de ondergrondse stations. Inmiddels is het

ⁱ Niet alle stations aan de Oostlijn vallen binnen het project Renovatie Oostlijn. Drie stations - Amstel, Duivendrecht en Bijlmer - zijn eigendom van de NS en vallen daarom buiten het project. Daarnaast was de station Ganzenhoef net gerenoveerd en was met de renovatie van station Reigersbos al een aanvang gemaakt in het kader van het oude project Metromorfose.

ⁱⁱ Zie hoofdstuk 2.

project ROL aanzienlijk vertraagd en duurder geworden. Met name bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen hebben zich grote problemen voorgedaan. Inmiddels is het de verwachting dat project ROL in zijn geheel in 2018 afgerond zal worden. De verwachte kosten worden nu op € 360,1 miljoen geraamd.¹ Het deelproject Vluchtwegmaatregelen had eind 2010 gereed moeten zijn. Inmiddels is het meeste werk voor dit deelproject gedaan, maar is het nog niet helemaal afgerond. De huidige verwachting is dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen eind 2015 afgerond zal worden. De kostenraming van het deelproject, waarvoor in 2009 een krediet is verstrekt van € 68 miljoen, is in de tussentijd meer dan verdubbeld tot € 148,7 miljoen.²

Vanwege het problematische verloop van het project ROL heeft de rekenkamer in het najaar van 2013 een verkenning uitgevoerd. Op basis van de verkenning heeft de rekenkamer besloten dat een nader onderzoek naar de oorzaken van het vertragen en duurder worden van de ROL zinvol en nuttig is.ⁱⁱⁱ In het vervolg van dit inleidende hoofdstuk worden achter-eenvolgens de doelstelling en onderzoeksvraag en de gevolgde werkwijze bij dit onderzoek beschreven. Tot slot volgt een leeswijzer voor het vervolg van het onderzoeksrapport.

1.2 Doelstelling en onderzoeksvraag

Het hoofddoel van dit onderzoek is het verloop van het project te evalueren en na te gaan welke lessen hieruit getrokken kunnen worden voor toekomstige grote (infrastructurele) projecten. Daarbij richten we ons niet alleen op de waarneembare oorzaken voor de problemen in het project, maar ook op andere problematische aspecten rond het project die van belang zijn voor toekomstige grote (infrastructurele) projecten. Dit leidt tot de volgende onderzoeksvraag:

Hoe is het project renovatie Oostlijn verlopen en welke factoren hebben bijgedragen aan het moeizame verloop van het project of zijn van belang voor toekomstige grote (infrastructurele) projecten en welke lessen kunnen op basis hiervan worden getrokken?

Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag worden vier deelvragen gehanteerd:

1. Hoe is het project ROL verlopen?
2. Welke oorzaken voor de problemen bij het verloop van het project ROL zijn waarneembaar?
3. Zijn er andere problematische aspecten rond het project ROL die van belang zijn voor toekomstige grote (infrastructurele) projecten?
4. Welke lessen kunnen er worden getrokken voor toekomstige grote (infrastructurele) projecten?

De eerste drie onderzoeksvragen worden beantwoord in het onderzoeksrapport. De vierde komt aan de orde in het bestuurlijke rapport.

ⁱⁱⁱ Daarnaast besloot de rekenkamer naar aanleiding van deze verkenning een onderzoek te starten naar het Meerjaren Vervangingsprogramma Metro. Over de uitkomsten van dit onderzoek heeft de rekenkamer op 6 februari 2014 gerapporteerd.

Een opmerking vooraf over de reikwijdte van dit onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het trekken van lessen uit de renovatie van de Oostlijn voor toekomstige grote projecten van de gemeente Amsterdam. Met dit doel voor ogen heeft het onderzoek zich gericht op de wijze waarop de gemeente heeft geacteerd bij de problemen die zich in het project Renovatie Oostlijn hebben voorgedaan. Een groot deel van de problemen is gerelateerd aan de samenwerking met de aannemer. We willen benadrukken dat dit onderzoek gericht is op de rol die *de gemeente* in de samenwerking heeft gespeeld. De rekenkamer heeft geen eigen onderzoek gedaan naar het functioneren van de aannemer en de kwaliteit van het geleverde werk door de aannemer. De uitingen in dit rapport over deze onderwerpen zijn uitsluitend gebaseerd op documenten die door de gemeente ten behoeve van het onderzoek aan de rekenkamer zijn verstrekt en op basis van uitspraken in interviews met (ingehuurde) medewerkers van de gemeente.

1.3 Werkwijze

Voor de beantwoording van deze onderzoeksvragen heeft de rekenkamer ten eerste een gedetailleerde reconstructie van het verloop van het project ROL gemaakt. In de loop van dit onderzoek heeft de rekenkamer hiervoor ongeveer 15.000 documenten ontvangen waarvan er ca. 8.000 zijn geanalyseerd. Op basis van deze analyse is een chronologisch overzicht opgesteld dat met belangrijke actoren in het project ROL is besproken. De rekenkamer heeft gesproken met medewerkers en adviseurs van het voormalige DIVV, de huidige RVE Metro en Tram (voorheen Dienst Metro), de Omgevingsdienst (voorheen DMB), het cluster Bestuur en Organisatie (voorheen de Bestuursdienst), de Stadsregio Amsterdam, GVB, het Ingenieursbureau Amsterdam, de Brandweer Amsterdam-Amstelland en ACAM. Ook is er gesproken met een drietal oud-bestuurders. In totaal is er voor dit onderzoek met 40 personen gesproken.^{iv} Met deze gesprekken is niet alleen nagegaan in hoeverre het chronologisch overzicht een juiste weergave geeft van verloop van het project, maar zijn diverse opvallende kenmerken van en gebeurtenissen in het project ROL besproken en is aan de orde gesteld welke lessen uit dit project kunnen worden getrokken.

1.4 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport bestaat uit twee delen waarin antwoord wordt gegeven op de eerste twee deelvragen. In deel 1 beantwoorden presenteren we een chronologisch overzicht waarmee een antwoord wordt gegeven op de onderzoeksvraag: Hoe is het project ROL verlopen? In het separate deel 2 geven we antwoord op de tweede en derde deelvraag van het onderzoek: Welke oorzaken voor de problemen bij het verloop van het project ROL zijn waarneembaar *en* Zijn er andere problematische aspecten bij het project ROL?

^{iv} In bijlage 1 is een overzicht van de geïnterviewde personen opgenomen.

DEEL 1: Chronologisch overzicht 2004 – 2015

In dit eerste deel van het onderzoeksrapport geven wij antwoord op de eerste deelvraag: hoe is het project ROL verlopen?

Hierna volgt een gedetailleerde chronologische beschrijving die begint met de besluitvorming van de gemeenteraad over de renovatie van de Oostlijn in 2004 en eindigt met een beschrijving van de stand van zaken van het project in het najaar van 2015. De beschrijving vangt aan in hoofdstuk 2 met de start van de renovatie van de Oostlijn en de ontwikkelingen op het gebied van tunnelveiligheid in de periode 2004 – 2007. Dit wordt in het derde hoofdstuk gevolgd met de start van het deelproject Vluchtwegmaatregelen in 2008 tot de start van de aanbesteding in de zomer van 2009. In het vierde hoofdstuk worden de gebeurtenissen beschreven die zich hebben voorgedaan tijdens de aanbesteding tot het tekenen van het contract met de aannemerscombinatie voor de vluchtwegmaatregelen in februari 2010. De daaropvolgende periode, beschreven in het vijfde hoofdstuk, heeft betrekking op de buitendienststelling van de metrotunnel in de zomer van 2010 en de aanloop daarnaartoe. Het zesde hoofdstuk, dat de periode van na augustus 2010 tot november 2010 beslaat, gaat over het weer op de rails krijgen van het deelproject. De tweede buitendienststelling in de zomer van 2011 en de aanloop daarnaartoe komt aan de orde in hoofdstuk zeven. Het achtste hoofdstuk gaat over het volkomen vastlopen van het project in de periode september 2011 – januari 2012. Daarna wordt in het negende hoofdstuk beschreven hoe in de periode 2012 tot september 2013 het project wordt herstart. In de periode vanaf september 2013 tot en met september 2014 staat de gebruiksmelding centraal. Dit wordt beschreven in het tiende hoofdstuk. Tot slot wordt in hoofdstuk elf beschreven wat er tussen september 2014 en oktober 2015 is gebeurd en waar het deelproject nu staat.

2 Begin renovatie Oostlijn (2004 – 2007)

In 2004 worden de nieuwe en soberder kaders voor de renovatie van de Oostlijn vastgesteld. Het eerder vastgestelde projectkader 'Metromorfose' bleek te kostbaar. Vrijwel gelijktijdig wordt gewerkt aan een nieuwe leidraad op het gebied van integrale tunnelveiligheid van metro en tramsystemen, waarin de specifieke veiligheidseisen waaraan nieuwe metro- en tramtunnels moeten voldoen zijn vastgelegd. Voordat de werkzaamheden gestart zijn, begint de planning van het onderdeel tunnelveiligheid al naar achter te schuiven. Als gevolg van een vernietigend rapport in 2006 over de brandveiligheid in de metro wordt in de planning de uitvoering van het deelproject Tunnelveiligheid toch weer naar voren gehaald.

2.1 Oorspronkelijk projectkader 'Metromorfose' te ambitieus

Eind jaren negentig wordt geconstateerd dat de Oostlijn van de metro, die inmiddels ongeveer 25 jaar in gebruik is, grondig moet worden gerenoveerd. Dit leidt tot het project 'Metromorfose' dat op 28 maart 2001 door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Al snel blijkt bij de aanpak van het eerste station Ganzenhoef dat de projectkosten veel hoger uitvallen dan vooraf gedacht. Het Rijk was niet bereid om deze hogere kosten te subsidiëren en dit bracht het toenmalige college er in 2003 toe om het project stil te leggen.³ Het project was financieel volledig onderschat.⁴

In het najaar van 2003 verzoekt de gemeenteraad het college om in 2004 te komen met een nieuw projectkader dat aan de gemeenteraad ter besluitvorming wordt voorgelegd. Vrijwel gelijktijdig verschuift de verantwoordelijkheid voor het project in 2004 van GVB naar de Dienst Infrastructuur en Verkeer en Vervoer (DIVV).⁵

2.2 Projectkader Renovatie Oostlijn wordt vastgesteld

Op 16 juni 2004 stelt de gemeenteraad het projectkader Renovatie Oostlijn vast.⁶ Hiermee zijn de algemene kaders voor het project ROL dat bestaat uit het renoveren van de stations (stationsrenovaties) en het verbeteren van de tunnelveiligheid (tunnelveiligheid) vastgelegd. Daarnaast bevat het projectkader een taakstellend projectbudget voor de realisatie van de stationsrenovaties en tunnelveiligheid van € 171,8 miljoen (prijspeil 2004). Van dit budget is € 48,3 miljoen bestemd voor tunnelveiligheid en € 119,8 miljoen voor stationsrenovaties. De resterende € 3,7 miljoen is voor een risicoreservering (€ 3,5 miljoen) en onderhoud van kunst (€ 0,2 miljoen).^v

In een aparte notitie bij de raadsvoordracht voor het projectkader ROL wordt nader ingegaan op de kaders voor tunnelveiligheid. Hierin wordt onder ander het veiligheidsconcept nader toegelicht. Het veiligheidsconcept is gebaseerd op het zo vroeg mogelijk ingrijpen in de oorzaak-gevolg keten en richt zich op preventie, zelfredzaamheid en hulpverlening. Daarbij

^v Bij deze vaststelling wordt gelijktijdig het eerder genomen raadsbesluit "Uitvoering Metromorfose" (gemeenteblad 2001, afd., 1, nr94) ingetrokken.

speelt de toepassing van het zogenaamde safe haven principe een belangrijk rol. Dit betekent dat metrostellen bij een calamiteit het volgende metrostation moeten kunnen bereiken omdat daar de kansen om succesvol te vluchten het grootst zijn.

Om de zelfredzaamheid van reizigers verder te verbeteren zullen in het deelproject Tunnelveiligheid een aantal infrastructurele aanpassingen worden doorgevoerd. Het gaat daarbij onder meer om het afvoeren van rook en warmte, tijdige branddetectie, en verschillende brandbestrijdingsvoorzieningen en communicatiesystemen in het ondergrondse deel van de metro. Deze maatregelen zijn opgenomen in een programma van eisen (PvE). Dit programma van eisen vormt de basis voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen en is onderdeel van het totale deelproject Tunnelveiligheid van het project ROL. Bij het verbeteren van de tunnelveiligheid spelen naast aanpassingen aan de infrastructuur echter ook het materieel en de organisatie van de exploitant een belangrijke rol. De drie elementen infrastructuur, materieel en organisatie worden ook wel de 'tunnelveiligheid-TRIAS' genoemd. Het kader voor tunnelveiligheid bevat om deze reden ook randvoorwaarden, die gesteld worden aan de organisatie en het materieel. Het gaat hier dan onder meer om vastgestelde procedures, voorlichting aan reizigers en borging van het safe haven concept (organisatie) en de brandwerendheid van het materiaal en de branddetectie en vluchtvoorzieningen in het materieel. Zowel het PvE voor de organisatie als het PvE voor materieel moet echter nog nader worden uitgewerkt.⁷

Uitgangspunt bij de uitvoering van werkzaamheden voor tunnelveiligheid is dat deze zullen plaatsvinden terwijl de exploitatie zoveel mogelijk in stand blijft. Een en ander is opgenomen in het oorspronkelijke kader Tunnelveiligheid in 2004.⁸ Dit is nog eens bevestigd in het meer uitgewerkte financiële kader project renovatie Oostlijn van december 2005. Daarin wordt als uitgangspunt geformuleerd dat "*de exploitatie gewoon doorgaat*" en dat het aantal buitendienststellingen "*tot een minimum beperkt blijft*".⁹

2.3 Dienst Milieu- en Bouwtoezicht en Brandweer vinden kader tunnelveiligheid onvoldoende uitgewerkt om advies te geven

De Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) - later opgegaan in de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied - brengt in overleg met de Brandweer Amsterdam-Amstelland (de Brandweer) een advies uit op het kader voor tunnelveiligheid. Ze schrijven daarin dat er teveel punten worden doorgeschoven tot na de vaststelling van het PvE infrastructuur. Naar de mening van DMB kan er geen goede beoordeling van het plan plaatsvinden zonder eerst een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren, waarmee wordt aangetoond dat met de getroffen maatregelen het beoogde veiligheidsniveau wordt bereikt en dat de basis vormt voor de veiligheidsvoorzieningen volgens de tunnelveiligheid-TRIAS.¹⁰

2.4 Amsterdams leidraad integrale veiligheid wordt vastgesteld

Op 14 juni 2005 stelt het college de *Amsterdamse Leidraad Integrale Veiligheid (ALIVE)* voor ondergrondse tram- en metrosystemen vast. ALIVE is opgesteld door de werkgroep Veiligheid Exploitatie in Tram- en Metrotunnels Amsterdam (VETEMA).¹¹

Met de vaststelling van ALIVE neemt het college een aantal besluiten rondom tunnelveiligheid. Een van de besluiten betreft een ontruimingseis van 15 minuten. Daarnaast wordt een groepsrisico gedefinieerd dat niet mag worden overschreden; de kans dat er bij een calamiteit maximaal 400 slachtoffers vallen mag niet groter zijn dan 1 keer in de 10 miljoen jaar. Verder bevat ALIVE een basispakket met veiligheidsvoorzieningen, een stappenplan voor de integrale ontwikkeling van veiligheid en de bepaling dat een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) het instrument is om integrale veiligheid te toetsen en een vereiste is die wordt opgenomen in de bouwverordening. Hiermee worden de processen van het verkrijgen van een bouwvergunning en een gebruiksvergunning aan elkaar gekoppeld.¹²

ALIVE vormt het toetsingskader voor tunnelveiligheid in Amsterdam voor nieuwe metro- en tramtunnels. Daarmee is de relevantie voor de renovatie van Oostlijn tot op zekere hoogte beperkt. Het betreft namelijk de aanpassing van een bestaande tunnel en niet de aanleg van een nieuwe. In ALIVE wordt echter ook opgemerkt dat er voldoende mogelijkheden zijn om het veiligheidsniveau te verbeteren. Er zal een QRA worden uitgevoerd waarbij rekening wordt gehouden met de benadering, beginselen en uitgangspunten van ALIVE.¹³

Op 28 november 2006 rapporteert Arcadis over de QRA. De QRA leidt tot de conclusie dat het groepsrisico zoals vastgesteld in ALIVE bij de calamiteiten botsingen en brand niet zal worden overschreden na het uitvoeren van het de maatregelen op het gebied van infrastructuur, organisatie en materieel uit het projectkader ROL om de tunnelveiligheid te verbeteren. Dit geldt echter niet voor de calamiteit ontsporingen. Om aan het criterium van het groepsrisico te voldoen moet als extra maatregel een ontsporingseleiding worden aangebracht.¹⁴

2.5 Planning begint al vrij snel te schuiven.

In de oorspronkelijke kadernota voor het project ROL werd er vanuit gegaan dat het gehele project compact uitgevoerd kon worden in de periode 2005 - 2010.¹⁵ In 2004 verwachtte men dat het onderdeel tunnelveiligheid in 2009 zou zijn afgerond.¹⁶ In februari 2007 wordt gemeld dat deze planning niet wordt gehaald. Daarvoor worden twee oorzaken aangedragen. In de eerste plaats kost de planontwikkeling en uitvoeringsvoorbereiding voor het gehele project meer tijd dan verwacht. In de tweede plaats kost de planontwikkeling voor tunnelveiligheid meer tijd vanwege de langdurige landelijke discussie over het 'maatgevend brandscenario'^{vi}, en de noodzakelijke afstemming en overleg met belangrijke stakeholders als GVB en de SRA over de onderdelen organisatie en materieel van de tunnelveiligheid-TRIAS.

In de nieuwe planning is de start van de werkzaamheden voorzien in 2007. Hierbij geldt nog steeds dat de uitvoering van de renovatie de vervoersexploitatie en reizigersstromen zo min mogelijk mogen verstoren. In de nieuwe planning wordt verder een onderscheid gemaakt tussen het bovengrondse deel van de metro (2007 - 2011) en het ondergrondse deel van de metro (2008 - 2012).¹⁷

^{vi} Het maatgevend scenario is in dit geval het scenario op basis waarvan de tunnel wordt ontworpen. Het is het zwaarste calamiteitenscenario waarvan het aannemelijk is dat het kan optreden. Voor metrotunnels is dat een in de tunnel stilstaande en brandende metro (zie ALIVE).

2.6 Vernietigend onderzoek over brandveiligheid metro Amsterdam

Op 2 augustus 2006 verschijnt het Brandonderzoek Metro (BOM-rapport) van bureau Peutz. De belangrijkste conclusie uit het rapport is dat de veiligheid in de metrotunnels volstrekt onvoldoende is – er is onvoldoende tijd om te vluchten bij verschillende scenario's die variëren van een lichte tot zware brand. Voor het metrostation Wibautstraat wordt geconcludeerd dat bij een lichte brand van de 1.700 aanwezigen er 700 het station veilig kunnen verlaten. Maatregelen die de veiligheid kunnen verbeteren zijn het aanbrengen van een rook- en warmteafvoerinstallatie (RWA) en rookschermen (brandcompartimentering). De maatregelen zullen echter niet overal voldoende zijn. De conclusie is dan ook dat aanvullende maatregelen zoals belijning op de vloer, geluidsbakens, goede verlichting en een goede ontruimingsprocedure nodig zijn om de zelfredzaamheid van reizigers te vergroten.¹⁸

Naar aanleiding van het BOM-rapport stuurt de minister van Verkeer en Waterstaat op 24 november 2006 een brief aan het college. Hierin verzoekt de minister om alvast de maatregelen zoals voorgesteld in het BOM-rapport te nemen om de brandveiligheid en de vluchtkansen in de metro aanzienlijk te vergroten. Op 15 december 2006 stuurt het college een reactie op de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat. Daarin erkent het college dat onderzoek naar verbetering van veiligheid van de ondergrondse metrotunnels en stations wenselijk is en dat maatregelen noodzakelijk zijn. Het college wijst in dit verband op het inmiddels door haar vastgestelde ALIVE en het project ROL. Het college betwist echter de conclusie uit het rapport dat de metrostations in Amsterdam (en Rotterdam) zeer onveilig zijn. Ze vindt dat de kans op een scenario zoals beschreven in het rapport buitengewoon klein is en dat er in het onderzoek geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van roltrappen die de vluchtcapaciteit vergroten. Daarnaast heeft het college twijfels over de generaliseerbaarheid van het onderzoek omdat het betrekking heeft op één station in Amsterdam en één in Rotterdam.¹⁹

De uitkomsten van het BOM-rapport hebben niet geleid tot een aanpassing van het veiligheidsconcept of de scope van het project zoals dat in de notitie Kader Tunnelveiligheid en ALIVE is vastgelegd. Wel wordt de uitvoering van werkzaamheden in het kader van tunnelveiligheid onder druk van de inspectie van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (de VROM-inspectie) versneld. Begin april 2007 stuurt de VROM-inspectie een brief aan DMB waarin ze kenbaar maakt dat de minister van VROM gealarmeerd is door de conclusie uit het BOM-rapport, dat het met de veiligheid in de metrostations van zowel Amsterdam als Rotterdam slecht gesteld is. De VROM-inspectie acht de termijn voor afronding van de werkzaamheden om de veiligheid te verhogen in 2012 niet acceptabel. Op basis van een alternatieve planning concludeert de VROM-inspectie dat de werkzaamheden voor wat betreft de brandveiligheidsaspecten in 2009 gereed kunnen zijn.²⁰ Half juni 2007 ontvangt DMB een brief van de VROM-inspectie waarin met instemming wordt gereageerd op het voornemen van de gemeente om de planning van het project ROL zodanig aan te passen dat de brandveiligheid van de ondergrondse metrostations uiterlijk in 2009/begin 2010 aan de geldende voorschriften voldoet in plaatst van pas in 2012 zoals in het gemeentelijk plan was opgenomen.²¹

Er lijkt geen formeel besluit te zijn van het college waarin de versnelling van werkzaamheden is geregeld. Wel blijkt uit verschillende documenten van de DIVV dat er sprake is van een afronding van werkzaamheden in het kader van tunnelveiligheid in januari 2010.²²

2.7 Begin 2007 worden het PvE Organisatie en het PvE Materieel vastgesteld

In de kadernota Tunnelveiligheid van 2004 zijn naast de elementen uit het PvE Infrastructuur ook enkele randvoorwaarden rond de organisatie en het materieel geformuleerd, die nog moesten worden vertaald in PvE's. Begin 2007 worden het PvE Organisatie en het PvE Materieel vastgesteld.²³ Samen met het PvE Infrastructuur (deelproject Vluchtwegmaatregelen) vormen deze PvE's de scope van het deelproject Tunnelveiligheid van het project ROL. Hiermee zijn alle onderdelen van de tunnelveiligheid-TRIAS nader uitgewerkt. In kader 2.1 is een samenvatting opgenomen van de belangrijkste maatregelen uit de verschillende PvE's die de tunnelveiligheid moeten verbeteren. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen preventieve maatregelen, maatregelen om de zelfredzaamheid te vergroten en maatregelen die de hulpverlening door hulpdiensten ondersteunen.

Kader 2.1 - Tunnelveiligheid – samenvatting belangrijkste maatregelen tunnelveiligheid-TRIAS

Tunnelveiligheid- TRIAS			
Fase	PvE Infrastructuur	PvE Materieel	PvE Organisatie
Preventie	<ul style="list-style-type: none"> • Beperken van de maximale brandlast • Beveiligen energievoorziening • Aanbrengen ATB • Seinstelsel • Alarmposten • Communicatiesysteem 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperken maximale brandlast • Beveiligen energievoorziening • Inspectie en onderhoud volgens vast schema • Communicatiesysteem • ATB 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelmatig onderhoud materieel en infrastructuur • Controleren wielen en spoor • Snelle communicatie met verkeersleiding
Zelfredzaamheid	<ul style="list-style-type: none"> • Toepassen rookarme materialen en brandwerende materialen • Toepassen rook- en warmteafvoerinstallatie • Automatische branddetectie • Ontruimingsinstallatie • Ruime en toegankelijke vluchtwegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Treinstellen moeten volgend station kunnen bereiken (safe haven) • Noodremoverbrugging • Vroegtijdige detectie van afwijkingen • Ontruimingsinstallatie • Ruime vluchtwegen en nooduitgangen 	<ul style="list-style-type: none"> • Stoppen op station bij detectie onjuist functioneren materieel of calamiteit (safe haven) • Regelmaatbeheersing (safe haven) • Activeren zelfredzaamheid via omroepbericht en begeleiding personeel • Beperken aantal mensen in een trein/station
Hulpverlening	<ul style="list-style-type: none"> • Blusvoorzieningen • Voorzieningen voor horizontaal transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Handbrandblussers 	<ul style="list-style-type: none"> • Uitschakelen en aarden “derde rail” • Stilleggen treinverkeer

Bronnen: PvE Infrastructuur (oktober 2003), PvE Materieel (januari 2007), PvE Organisatie (januari 2007)

3 Start deelproject Vluchtwegmaatregelen (2008 – zomer 2009)

Het deel van het project dat tot doel heeft om de infrastructuur te realiseren waarmee de tunnelveiligheid van het ondergrondse deel van de metro wordt verbeterd heet het deelproject Vluchtwegmaatregelen. In 2008 beginnen de voorbereidende werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen, nadat de gemeente Amsterdam met de Stadsregio Amsterdam (SRA) en de VROM-inspectie de afspraak heeft gemaakt om de tunnelveiligheid versneld aan te pakken.²⁴ De tunnel moet nu uiterlijk begin 2010 voldoen aan alle veiligheids-eisen in plaats van in 2012.²⁵ Hiervoor komt ook extra geld beschikbaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat: € 27 miljoen.²⁶

3.1 Bij voorbereiding moet met een groot aantal organisaties afgestemd worden

Om te kunnen beginnen met de werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen moeten in de voorbereiding eerst verschillende belangrijke zaken in orde worden gebracht. Elk van deze zaken staat daarbij niet op zich, maar zijn juist sterk met elkaar verweven en van elkaar afhankelijk. Voorop staat dat de werkzaamheden leiden tot het gewenste resultaat: een verbetering van de tunnelveiligheid. Hiervoor moeten plannen worden gemaakt. Een belangrijke stap hierbij is het (verplicht) inwinnen van advies bij de landelijke Commissie Tunnelveiligheid over de toereikendheid van de plannen. Dit is van belang omdat daarmee duidelijk wordt of de plannen in voldoende mate de veiligheid verbeteren.

Een positief advies van de Commissie Tunnelveiligheid is ook van belang voor het verkrijgen van een bouwvergunning van de Dienst Milieu- en Bouwtoezicht om daadwerkelijk met de werkzaamheden te kunnen starten. Tegelijkertijd moet het plan ook vertaald worden naar een bestek. Het bestek is een veel meer gedetailleerde beschrijving van de werkzaamheden die in het kader van het project zullen worden uitgevoerd. Dit bestek vormt de basis voor de aanbesteding van het werk, maar bevat ook belangrijke informatie die noodzakelijk is voor het aanvragen en tijdig verkrijgen van de bouwvergunning. Omdat de werkzaamheden ook effect hebben op de exploitatie van de metro, moet in de voorbereiding ook met belangrijke stakeholders zoals de SRA en GVB overeenstemming worden bereikt over de periode waarin gewerkt wordt. De exploitatie van de metrotunnel moet immers zo min mogelijk worden verstoord en de werkzaamheden moeten veilig kunnen worden uitgevoerd. GVB raakte vanuit de rol van verantwoordelijke voor het dagelijks onderhoud ook betrokken bij de inhoudelijke keuzes die bij het bestek werden gemaakt: zou het opgeleverde werk in de toekomst wel goed te onderhouden zijn?²⁷ In kader 3.1. wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste betrokken partijen bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen.

Kader 3.1. Belangrijkste betrokken organisaties bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen

Bij het verbeteren van de tunnelveiligheid in de Oostlijn zijn gedurende de looptijd van het project verschillende organisaties betrokken. Elk van deze organisaties vervult zijn eigen rol, en vaak ook meer dan één rol. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste organisaties die een rol hebben gespeeld bij het deelprojectvluchtwegmaatregelen in de periode 2008 - 2015.

Organisatie	Rollen en verantwoordelijkheden
Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) / Dienst Metro	<ul style="list-style-type: none"> • Projectorganisatie: het volgens plan uitvoeren van het project^{vii} • Beheerder: opdrachtgever van de projectorganisatie, verantwoordelijk voor het indienen van de gebruiksmelding nadat het project is gerealiseerd^{viii}
Ingenieursbureau Amsterdam (IBA)	<ul style="list-style-type: none"> • Directievoering en toezicht: ondersteuning van de projectorganisatie bij de aansturing van de aannemer^{ix}
Dienst Milieu- en Bouwtoezicht (DMB) ^x	<ul style="list-style-type: none"> • Bevoegd gezag: verantwoordelijk voor het verlenen van de bouwvergunning en de acceptatie van de gebruiksmelding, toezichthouder op bouwveiligheid tijdens werkzaamheden en op de uitvoering van de bouw.
Brandweer Amsterdam-Amstelland	<ul style="list-style-type: none"> • Adviseur brandveiligheid: adviseert DMB
GVB	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunningverlener: verantwoordelijk voor het verlenen van werkvergunningen om in de tunnel en de stations te werken • Aannemer: voert een beperkt aantal werkzaamheden uit in opdracht van projectorganisatie • Exploitant: exploiteert de metro en moet organisatorische maatregelen treffen voor een veilig gebruik van de metro en draagt verantwoordelijkheid voor dagelijks onderhoud aan metro
Stadsregio Amsterdam (SRA)	<ul style="list-style-type: none"> • Opdrachtgever OV: verstrekt de concessie aan GVB om de metro te exploiteren • Financier: verstrekt subsidie om de Oostlijn te renoveren

3.2 Rol hoofdafdeling Beheer en tunnelbeheerder bij project ROL erg beperkt

DIVV zelf was ten tijde van de start van het deelproject Vluchtwegmaatregelen georganiseerd in drie hoofdafdelingen: Beleid & strategie, Projecten en Beheer. De gangbare werkwijze bij DIVV hield in dat deze drie hoofdafdelingen afzonderlijk van elkaar hun taken uitvoerden. Pas als een hoofdafdeling een taak had volbracht ontstond er een moment van overdracht en uitwisseling tussen de hoofdafdelingen. In het geval van projecten betekende dit dat deze eerst door de hoofdafdeling projecten werden afgerond waarna pas de hoofdafdeling Beheer betrokken raakte om het opgeleverde werk in beheer te nemen. De hoofdafdeling Beheer

^{vii} Na 1 januari 2012 heeft Dienst Metro de verantwoordelijkheid voor de projectorganisatie overgenomen van DIVV.

^{viii} In de zomer van 2012 heeft Dienst Metro de verantwoordelijkheid voor het beheer overgenomen van DIVV en ontstond voor het eerst de situatie dat de afdeling belast met het toekomstig beheer van de tunnel ook de rol van opdrachtgever aan de projectorganisatie invulling begon te geven (interviews 7, 9 en 22 september 2015)

^{ix} De betrokkenheid van IBA bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen is in 2012 ten einde gekomen.

^x Met ingang van 2013 opgegaan in de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

speelde dan ook geen rol van betekenis bij het opdrachtgeverschap van de hoofdafdeling Projecten.²⁸ Ook de rol van tunnelbeheerder was nog niet vormgegeven bij de hoofdafdeling Beheer. Deze functionaris is bij wegtunnels verantwoordelijk voor het beheer van de tunnel en het aantonen dat de tunnel veilig gebruikt kan worden.²⁹ Vanuit deze verantwoordelijkheid zou de tunnelbeheerder een belangrijke rol moeten spelen bij het opdrachtgeverschap aan de projectorganisatie. In tegenstelling tot wegtunnels was de rol van tunnelbeheerder voor spoortunnels zoals de Oostlijn echter nog niet wettelijk voorgeschreven. Het gevolg hiervan was dat deze rol nog niet goed was ingevuld en de hoofdafdeling Beheer ook vanuit deze rol geen daadwerkelijke invloed van betekenis had bij het opdrachtgeverschap.³⁰

Het gevolg van de werkwijze bij DIVV en het niet invullen van de rol van de tunnelbeheerder was dat het opdrachtgeverschap voor het project ROL uitsluitend belegd was bij de directeur DIVV. Deze moest hierdoor zijn aandacht over een groot aantal projecten en de overige activiteiten van DIVV verdelen. De projectorganisatie ROL (en daarmee ook het deelproject Vluchtwegmaatregelen) was conform deze werkwijze ondergebracht bij de hoofdafdeling Projecten van DIVV. De projectmanager ROL stuurde daarbij de projectorganisatie aan en legde direct verantwoording af aan zijn ambtelijk opdrachtgever: de directeur DIVV.³¹ In de praktijk stond de projectorganisatie er vaak alleen voor. Daarom probeerde de projectorganisatie waar mogelijk de taken van de tunnelbeheerder en de hoofdafdeling Beheer zelf in te vullen.³²

3.3 Oorspronkelijke planning: werkzaamheden afgerond in januari 2010

Voor de afronding van deze voorbereidende werkzaamheden heeft de projectorganisatie een planning gemaakt. In mei 2008 moet het positieve advies van de Commissie Tunnelveiligheid binnen zijn en moet ook overeenstemming zijn bereikt met de SRA en GVB. Het bestek moet eind september 2008 gereed zijn, waarna geïnteresseerde partijen kunnen worden uitgenodigd om een bieding te doen op het bestek. Voor eind 2008 moet ook de bouwvergunning zijn afgegeven. In februari 2009 moet de aanbesteding uitmonden in een definitieve gunning. De daadwerkelijke uitvoering kan dan starten in mei 2009. De werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen kunnen dan in januari 2010 afgerond worden.³³ In tabel 3.1. zijn belangrijke mijlpalen uit de oorspronkelijke planning van het deelproject Vluchtwegmaatregelen weergegeven.

Tabel 3.1. Oorspronkelijke planning deelproject Vluchtwegmaatregelen (d.d. 13 maart 2008)

Mijlpaal	Datum
Positief advies Commissie Tunnelveiligheid	12 mei 2008
Overeenstemming met stakeholders SRA en GVB	30 mei 2008
Aankondiging aanbesteding	7 augustus 2008
Bestek gereed	29 september 2008
Bouwvergunningen afgegeven	23 december 2008
Definitieve gunning aanbesteding	12 februari 2009
Oplevering werk door aannemer	18 januari 2010

Bron: Definitieve integrale planning renovatie Oostlijn d.d. 21 januari 2008

3.4 Negatief advies Commissie Tunnelveiligheid: de plannen zijn niet goed genoeg

Deze planning komt al snel onder druk te staan en belangrijke mijlpalen beginnen te verschuiven. In juni 2008 brengt de Commissie Tunnelveiligheid haar advies uit. Dit advies blijkt negatief. Het pakket aan veiligheidsmaatregelen leidt weliswaar tot een verbetering van de veiligheid, maar voldoet niet overal aan het criterium voor zelfredzaamheid. Ten aanzien van de zelfredzaamheid concludeert de Commissie Tunnelveiligheid dat een aantal aannames te positief zijn gekozen en dat onderbouwing ontbreekt. Ook is de Commissie Tunnelveiligheid kritisch over de robuustheid van de plannen, er wordt te veel vanuit gegaan dat systemen altijd feilloos werken. Tot slot adviseert de Commissie Tunnelveiligheid de toepassing van watermist in de metrovoertuigen tezamen met een deel van het pakket aan veiligheidsmaatregelen verder te onderzoeken hiertegen omdat het aanbrengen van watermist alleen geldt voor de nieuwe metrovoertuigen, terwijl er volgens de toen geldende planning nog twee jaar met de oude voertuigen gereden zou worden. Het mede door de brandweer geadviseerde pakket aan veiligheidsmaatregelen is ontworpen op de oude metrovoertuigen en daarmee ook geschikt voor de nieuwe voertuigen. Ook wijst de brandweer op het risico dat watermist kan leiden tot kortsluiting in de metrovoertuigen waardoor deze in de tunnel tot stilstand kunnen komen. Dit is volgens de brandweer niet verenigbaar met het safe haven principe. Ook de projectorganisatie AMSYS, verantwoordelijk voor de aanschaf van het nieuwe metromaterieel, raadt het aanbrengen van watermist af omdat het twijfelachtig is wat een dergelijk systeem voor effect heeft op de veiligheid.³⁴

Omdat het advies van de Commissie Tunnelveiligheid openbaar moet worden gemaakt (als onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming), signaleert het projectmanagement dat dit onvermijdelijk gaat leiden tot politieke reuring. Daarom wordt ingezet op het indienen van een nieuwe, aangepaste, adviesaanvraag bij de commissie, met als verwacht resultaat een positief advies van de Commissie Tunnelveiligheid. Het is dan nog net mogelijk om de adviesaanvraag en het aansluitende traject voor bestuurlijke besluitvorming te doorlopen voordat de aanbesteding in februari 2009 definitief wordt gegund. De planning, met een oplevering in januari 2010 kan daardoor naar verwachting nog gehaald worden, wel wordt het krap.³⁵

3.5 Nieuwe planning: veiligheid op orde eind 2010

Al snel begint de planning tóch te schuiven. In de zomer van 2008 wordt de afronding van de werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen voorzien voor de zomer van 2010.³⁶ Deze streefdatum wordt vervolgens in oktober 2008 verzet naar het '4^e kwartaal' van 2010.³⁷ In deze nieuwe planning wordt ervan uitgegaan dat de Commissie Tunnelveiligheid begin 2009 haar advies uitbrengt. Het bestek moet in februari 2009 gereed zijn zodat het in april 2009 'in de markt' gezet kan worden. De aanbesteding moet vervolgens in september 2009 uitmonden in een definitieve gunning. De uitvoering moet dan in een lange periode van januari 2010 tot en met oktober 2010 plaatsvinden, waarna het testen wordt afgerond in november 2010.³⁸

3.6 Kans op verdere vertraging: veiligheidsconcept mogelijk nog steeds niet goed genoeg

Ook deze nieuwe planning staat snel onder druk. Intern wordt het risico gesignaleerd dat het nieuwe advies van de Commissie Tunnelveiligheid toch te negatief uitpakt. Hierdoor vertraagt het verkrijgen van de benodigde bouwvergunning en kan de uitvoering pas later starten. Oplevering eind 2010 is dan niet meer haalbaar. De kans hierop wordt ingeschat op 45%.³⁹ Eén van de mogelijke tegenvallers die uit het nieuwe advies kan volgen is dat er wordt aangedrongen op het uitbreiden van de vluchtcapaciteit bij de stations CS en Weesperplein. Dit kan alleen door de trappenhuizen te verbouwen. De kosten hiervan worden geraamd op € 25 miljoen. Een dergelijke verbouwing maakt echter geen onderdeel uit van de scope van het deelproject Vluchtwegmaatregelen en is daarom ook niet gebudgetteerd.⁴⁰

In november 2008 presenteert DIVV aan de Commissie Tunnelveiligheid het nieuwe *Tunnelveiligheidsplan Metro Oostlijn*. Aanvullend benadrukt DIVV in een brief haar standpunt dat het aanbrengen van een watermistinstallatie (waarop de Commissie Tunnelveiligheid had aangedrongen) niet wenselijk is. Een watermistinstallatie kan, zo stelt DIVV, niet de voorgestelde rook- en warmteafvoerinstallaties (RWA) vervangen. Ook kan een watermistinstallatie volgens DIVV niet in alle gevallen voorkomen dat een brand uitgroeit tot een zogenaamde 'zwarte omvang.' Om de dragende betonconstructie in de stations tegen een dergelijke brand te beschermen geeft DIVV daarom de voorkeur aan het aanbrengen van brandwerende bekleding.⁴¹

DMB schrijft aan DIVV dat met het aanbieden van het nieuwe tunnelveiligheidsplan aan de Commissie Tunnelveiligheid een goede stap is gezet. DMB spreekt echter ook haar zorgen uit over de voortgang bij de ontwikkeling en uitwerking van de organisatorische aspecten van tunnelveiligheid en wijst op de leidende rol die DIVV daarbij heeft. Een adequaat veiligheidsniveau is volgens DMB onlosmakelijk verbonden met een uitgewerkt, geïmplementeerd en geborgd organisatorisch veiligheidsplan. Als DIVV bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden of bij het borgen van de organisatorische aspecten in gebreke blijft dan "*zullen de consequenties verstrekkend zijn*". Welke consequenties dit zijn, blijft echter onvermeld. Daarbij herinnert DMB eraan dat DIVV bij de VROM-inspectie de verwachting heeft gewekt dat al begin 2010 het veiligheidsniveau adequaat zou zijn, terwijl inmiddels verwacht wordt dat dit pas eind 2010 het geval zal zijn.⁴² In reactie geeft DIVV aan dat de vertraging is veroorzaakt door het onvoorzien langdurige proces met de Commissie Tunnelveiligheid en stelt voor om vanwege deze vertraging de eerder gemaakte afspraken met de VROM-inspectie te herzien.⁴³

3.7 Problemen met het bestek: mogelijk niet op tijd gereed voor de aanbesteding

Een ander probleem is het op tijd gereed krijgen van bestek. Zonder een goed bestek kan de aanbestedingsprocedure niet starten en loopt het project vertraging op. Het maken van het bestek heeft DIVV uitbesteed aan Arcadis. Vanaf het begin van het project in 2008 ziet de projectorganisatie dat het nodig is om te bewaken dat Arcadis de gemaakte afspraken tijdig nakomt.⁴⁴ In oktober 2008 wordt geconstateerd dat er uit de toetsing van het concept bestek erg veel wijzigingspunten naar voren komen. Bij de projectorganisatie wordt betwijfeld of Arcadis erin zal slagen om begin 2009 een bestek op te leveren dat kwalitatief voldoende is.⁴⁵

Ondanks dat Arcadis meerdere keren heeft verzekerd dat het bestek op tijd gereed zal zijn, schat de projectorganisatie in november 2008 in dat er een reële kans is dat dit toch niet lukt. Een mogelijkheid om te voorkomen dat dit leidt tot verdere vertraging in de oplevering van het project is om de uitvoering te concentreren in een 'korte en hevige' periode in de zomer van 2010 in plaats van een lange gespreide uitvoering tussen januari en oktober 2010.⁴⁶ Ook wordt met Arcadis afgesproken dat het bestek in twee tranches zal worden opgeleverd: de eerste tranche op 16 februari 2009 en de 2^e tranche op 1 april 2009.⁴⁷ Arcadis moet op deze afspraken worden "*vastgespijkerd*".⁴⁸

3.8 Opnieuw geen positief advies van de Commissie Tunnelveiligheid

In januari 2009 brengt de Commissie Tunnelveiligheid opnieuw advies uit. Wederom is het advies niet positief. De Commissie Tunnelveiligheid is weliswaar positief over de veiligheidsmaatregelen die in de stations zullen worden aangebracht en steunt het gebruik van RWA installaties, maar vindt de veiligheid in de tunnelbuizen zelf nog niet voldoende aangetoond. Naar haar mening heeft DIVV onvoldoende onderbouwd dat de kans dat een brandende metro toch in de tunnel tussen twee stations tot stilstand komt verwaarloosbaar klein is. De Commissie Tunnelveiligheid vindt ook dat een meer integrale analyse noodzakelijk is van het scenario waarin een brandende metro in de tunnel stopt. Hoewel de plannen van DIVV op basis van het safe haven principe ervan uitgaan dat een brandende metro altijd een station weet te bereiken, moet meer met de mogelijkheid rekening worden gehouden dat een metro toch in de tunnel stil komt te staan. In het verlengde hiervan pleit de Commissie Tunnelveiligheid wederom voor het aanbrengen van een watermiststelsel in de metrovoertuigen. Ook wordt het standpunt van DMB door de Commissie Tunnelveiligheid onderschreven dat ook de organisatorische aspecten integraal onderdeel uitmaken van de tunnelveiligheid en dus op orde moeten zijn.⁴⁹

Naar aanleiding van het advies van de Commissie Tunnelveiligheid geeft DMB aan dat er nog geen bouwvergunning kan worden verleend voor de werkzaamheden voor de vluchtwegmaatregelen. DMB verlangt van DIVV een gedetailleerde opgave van wat er met het advies zal worden gedaan. Zonder een dergelijke opgave neemt DMB de aanvraag voor de bouwvergunning niet in behandeling. Er moet nader onderzoek worden gedaan naar onder andere een tunnelstop van een brandende trein. DIVV zegt dit toe, maar geeft aan te verwachten dat er geen aanvullende bouwkundige ingrepen noodzakelijk zullen zijn. De verwachting is dat het volstaat om de organisatorische plannen (het 'Veiligheidsbeheerplan') op onderdelen aan te passen.⁵⁰

3.9 Nieuwe planning: oplevering en gebruiksmelding in maart 2011

Het negatieve advies van de Commissie Tunnelveiligheid heeft ook gevolgen voor de planning. Hoewel er nog steeds wordt uitgegaan van een definitieve gunning van het werk in september 2009 en een start van de werkzaamheden in januari 2010, wordt nu de oplevering en de gebruiksmelding verwacht in maart 2011. Deze nieuwe planning wordt op 2 februari 2009 in de staf van wethouder Herrema besproken. Daarbij meldt DIVV dat de vertraging is ontstaan doordat het adviesproces bij de Commissie Tunnelveiligheid aanzienlijk langer heeft

geduurd dan voorzien. Het eerste advies van de Commissie Tunnelveiligheid werd als *“kritisch”* omschreven, het tweede advies werd getypeerd als *“positief ten aanzien van de plannen voor de stations,[maar] ten aanzien van de tunnelsecties zijn vier kritische kanttekeningen geplaatst.”*

Aan de wethouder wordt gemeld dat waarschijnlijk kan worden volstaan met organisatorische aanpassingen. Er wordt op advies van de Brandweer geen watermistinstallatie in de metrovoertuigen aangebracht, dit is ook niet opgenomen in het programma van eisen voor het nieuwe metromaterieel. Het is de verwachting van DIVV dat met een brief aan DMB waarin wordt ingegaan op de opmerkingen van de Commissie Tunnelveiligheid het mogelijk moet zijn om in februari de aanvraag voor de bouwvergunning te doen.⁵¹ Deze brief wordt op 6 februari 2009 verstuurd.⁵²

3.10 Gestegen kosten vluchtwegmaatregelen leiden tot verwacht tekort van € 16 miljoen

Inmiddels zijn de kostenramingen voor het project steeds verder toegenomen. In de staf van wethouder Herrema worden begin 2009 de totale kosten geraamd op ruim € 81 miljoen. Aangezien het beschikbare budget zo'n € 65 miljoen bedraagt, betekent dit een tekort van € 16 miljoen.^{xi} Dit tekort wordt door DIVV verklaard door de uitloop van de planning en de noodzaak van aanvullende maatregelen naar aanleiding van de adviezen van de Commissie Tunnelveiligheid. Het gaat daarbij om het aanpassen van de trappen op de stations CS en Weesperplein, het treffen van paniekbeheersende maatregelen en het aanbrengen van audiovisuele signalen bij uitgangen.⁵³

Als oplossing voor dit tekort werd aanvankelijk gedacht aan het vragen om een extra bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.⁵⁴ Om strategische redenen wordt hier echter van afgezien omdat het ministerie al een aanvullende subsidie van € 27 miljoen had verstrekt en daarbij had aangegeven niet voornemens te zijn om opnieuw extra subsidie voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen te geven.⁵⁵ Daarom wordt er gekozen om te bezuinigen op het project. In een notitie voor wethouder Herrema wordt voorgesteld het tekort op te lossen door af te zien van brandwerende bekleding (€ 4 miljoen) en van het aanbrengen van een verlaagd plafond (€ 6 miljoen). De brandwerende bekleding wordt niet noodzakelijk geacht voor de tunnelveiligheid, maar is uitsluitend van invloed op de technische levensduur van de tunnelwanden na een brand. Het schrappen van het verlaagde plafond betekent volgens de notitie niet dat hier in het geheel van wordt afgezien, het kan later alsnog als onderdeel van het latere deelproject Stationsrenovaties worden uitgevoerd. Verder zijn bezuinigingen op installaties en de verbouwing van de trappen goed voor een bezuiniging van € 2 miljoen. Tot slot wordt ook voorgesteld te kiezen voor een uitvoering in een korte en hevige periode in de zomer van 2010. Hiermee kan € 0,5 miljoen worden bespaard. Door de bezuinigingen op de bouwkosten van in totaal € 12,5 miljoen, wordt ook voorgesteld de reserveringen voor

^{xi} De precieze bedragen voor de totale kosten en het beschikbare budget variëren in verschillende documenten. Zo wordt intern gerekend met totale kosten van € 81 miljoen en een tekort van € 20 miljoen (kwaliteitsvoortgangsrapportage vluchtwegmaatregelen, 13 januari 2009). In de flap voor wethouder Herrema (2 februari 2009) worden de totale kosten geraamd op € 76 miljoen en bedraagt het tekort € 16 miljoen. In het bezuinigingsvoorstel aan de wethouder (5 februari 2009) wordt met eenzelfde tekort gerekend (€ 16 miljoen), maar met hogere totale kosten (€ 81,5 miljoen) en een hoger beschikbaar budget (€ 65 miljoen).

bijkomende kosten, VAT (voorbereiding, administratie en toezicht) en de post onvoorzien navenant te verlagen. Dit levert € 3,5 miljoen op, waarmee in totaal € 16 miljoen wordt bezuinigd.⁵⁶ In tabel 3.2. wordt een overzicht gegeven van het effect van de bezuinigingen op de ramingen voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Uiteindelijk wordt in juni 2009 het college in een notitie geïnformeerd over het benodigde krediet om het project uit te voeren.⁵⁷ Inclusief een prijspeilcorrectie van € 2,5 miljoen, is in totaal € 68 miljoen nodig.^{xii}

Tabel 3.2. *Bezuinigingen op deelproject Vluchtwegmaatregelen (februari 2009)*

Onderdelen deelproject Vluchtwegmaatregelen	Raming voor bezuinigingen	Raming na bezuinigingen
Bouwkosten	€ 51.500.000	€ 39.000.000
Bijkomende kosten	€ 3.000.000	€ 2.000.000
Onvoorzien	€ 8.500.000	€ 6.500.000
VAT kosten	€ 11.000.000	€ 10.500.000
Eerder uitgevoerd werk voor tunnelveiligheid	€ 7.500.000	€ 7.500.000
Totaal vluchtwegmaatregelen (p.p. 2008)	€ 81.500.000	€ 65.500.000
Beschikbaar budget	€ 65.500.000	€ 65.500.000
Verwacht tekort	€ 16.000.000	€ -

Bron: Notitie Financiële onderbouwing bezuinigingsvoorstel project ROL, 5 februari 2009

3.11 Een korte en hevige uitvoering in de zomer van 2010

Onderdeel van de oplossing van het tekort is de keuze voor een 'korte en hevige' uitvoering van de werkzaamheden voor de vluchtwegmaatregelen in de zomer van 2010. Omdat de exploitatie van de metro door de werkzaamheden wordt verstoord, moet deze keuze worden afgestemd met de SRA en GVB.⁵⁸ Ook moet rekening worden gehouden met andere projecten en evenementen die gelijktijdig plaatsvinden en mogelijk ook de exploitatie of de mogelijkheden voor vervangend vervoer beïnvloeden. Uit overleg blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomer van 2010.⁵⁹ Vanwege SAIL Amsterdam zijn er echter slechts 5 weken beschikbaar waarin de metro geheel buiten dienst kan worden gesteld.⁶⁰

Het enthousiasme voor de 'korte en hevige' variant is bij de projectorganisatie, de SRA en GVB toegenomen vanwege de positieve ervaringen in 2008 met een zomerbuitendienststelling van de metrotunnel. In de zomer van 2008 was het namelijk voor het eerst dat de metrotunnel een aangesloten periode van 6 weken buiten gebruik werd gesteld om de aanwezige sporen te kunnen vernieuwen. Het ging destijds weliswaar niet helemaal goed (de metro kon pas één week later dan gepland in gebruik worden genomen), maar de ervaringen waren overwegend positief. Het werken in één aaneengesloten periode was efficiënter dan in een reeks van korte nachtsluitingen, het risico op onverwachte verstoringen doordat er niet elke dag opnieuw moest worden 'opgestart' was kleiner en ook het vervangend busvervoer bleek goed te

^{xii} In deze notitie wordt de € 2,5 miljoen prijsindexatie niet toegerekend aan de verschillende onderdelen van de raming zoals opgenomen in de raming van februari 2009.

functioneren.⁶¹ De projectorganisatie ziet ook een voordeel aan een kortere uitvoeringsperiode: er ontstaat in de planning meer tijd voor de voorbereidende werkzaamheden van de aannemer.⁶² Uiteindelijk moet de gemeenteraad nog instemmen met de uitvoering in de zomer.⁶³ Deze instemming wordt door de gemeenteraad gegeven bij het kredietbesluit in september 2009.⁶⁴

3.12 Het bestek wordt gewijzigd en komt niet op tijd af voor de aanbesteding

Hoewel met de bezuinigingen en de keuze voor een 'korte en hevige' uitvoering het probleem van het tekort is opgelost, blijft het bestek problematisch. Door de projectorganisatie wordt in februari 2009 gesignaleerd dat als er daadwerkelijk gekozen wordt voor een 'korte en hevige' uitvoering, er een nieuwe planning in het bestek moet worden opgenomen. Er is echter nog geen compleet bestek, dus ongeacht de keuze voor kort en hevig moet er "*met heel grote spoed een bestek [...] worden opgesteld.*" De inschatting is dat de aanbesteding zal moeten starten ruim voordat het bestek gereed is.⁶⁵ Via een aanvullende *Nota van Inlichtingen* wil de projectorganisatie uiterlijk begin juni 2009 nog een aantal zaken toevoegen aan het bestek, waaronder de verbreding van de trappen op station CS, het optimaliseren van de vluchtwegen op station Weesperplein en het treffen van 'paniekmaatregelen'.⁶⁶

Hiermee komt nog geen eind aan de wijzigingen op het bestek. Waar oorspronkelijk werd uitgegaan van het zogenaamde 'WERPT'- bestek, wordt in april 2009 besloten ook de besturingsinstallatie (het 'I-deel') aan het bestek toe te voegen. Oorspronkelijk was het de bedoeling om het I-deel apart aan te besteden.⁶⁷ Op basis van advies van experts wordt toch besloten het I-deel te integreren. Dit maakt het mogelijk dat het gehele werk door één aannemer kan worden uitgevoerd.⁶⁸ Het bestek is een zogenaamd 'Engineering & Construct' bestek waarbij de aannemer gevraagd wordt het bestek uit te werken naar een robuust uitvoeringsontwerp en vervolgens dit uitvoeringsontwerp te realiseren. Daarnaast wordt bij de aanbesteding ook optioneel gevraagd om een contract voor het onderhoud gedurende een periode van 10 jaar.⁶⁹ In kader 3.2. wordt een overzicht gegeven van de verschillende onderdelen van het WIERPT bestek.

Kader 3.2. Onderdelen van het WIERPT bestek

Aanvankelijk werd uitgegaan van het WERPT bestek. Nadat ook de werkzaamheden voor de besturingsinstallatie (het I-deel) aan het bestek in april 2009 worden toegevoegd, wordt er gesproken van het WIERPT bestek. Het WIERPT bestek bestaat uit de volgende onderdelen:⁷⁰

- **W**-deel: klimaatbeheersing technische ruimten en bijbehorende bouwkundige werkzaamheden
- **I**-deel: besturingsinstallatie
- **E**-deel: elektrotechnische systemen en bijbehorende bouwkundige werkzaamheden
- **R**-deel: rook- en warmteafvoersysteem (RWA) en bijbehorende bouwkundige werkzaamheden
- **P**-deel: installaties rondom de perrons en bijbehorende bouwkundige werkzaamheden
- **T**-deel: bouwkundige werkzaamheden aan de noodtrappenhuizen op station Weesperplein

Tegelijkertijd valt de voortgang bij het maken van het oorspronkelijke WERPT-bestek tegen. Het door Arcadis in februari 2009 ingediende bestek voldoet niet en moet worden aangepast.⁷¹ Ook na aanpassing voldoet het bestek nog niet en in april 2009 wordt er met Arcadis gesproken over de gebrekkige voortgang.⁷² Vanwege de grote hoeveelheid wijzigingen op het bestek wordt met Arcadis in mei afgesproken dat het bestek in twee tranches wordt opgeleverd. De eerste tranche wordt eind juni 2009 opgeleverd en zal worden gebruikt in de selectiefase van de aanbestedingsprocedure. De tweede tranche volgt vervolgens in augustus en wordt gebruikt in de calculatiefase.⁷³ Het I-deel van het bestek is naar verwachting pas in september 2009 gereed.⁷⁴

3.13 Voor de start van de aanbesteding is de bouwvergunning nog niet beschikbaar

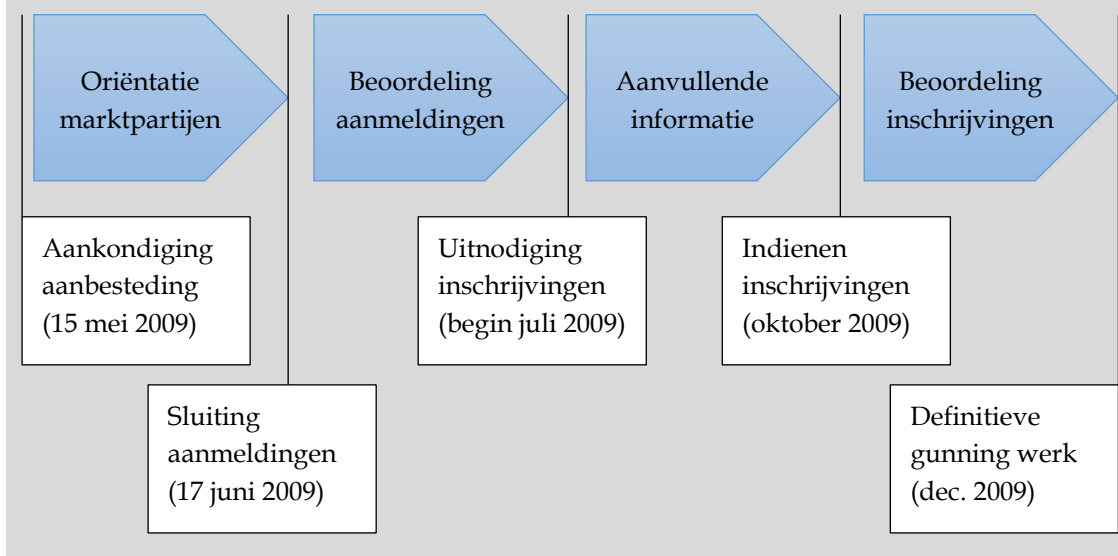
Ook bij het aanvragen van de bouwvergunning ontstaat vertraging. Na het tweede advies van de Commissie Tunnelveiligheid was het de bedoeling om in februari 2009 de bouwvergunning aan te vragen.⁷⁵ Het wordt immers wenselijk geacht dat de bouwvergunning in orde is voordat de aannemer in het najaar van 2009 wordt gecontracteerd. Gaandeweg wordt dit uitgangspunt verlaten. Het wordt niet absoluut noodzakelijk geacht om te beschikken over een bouwvergunning voordat het werk wordt gegund. Wél is het van belang dat er uitzicht is op een bouwvergunning voor de start van de werkzaamheden. Het project mag immers niet het risico lopen dat de bouw niet kan starten.⁷⁶ In mei 2009 wordt met DMB afgesproken dat in juni 2009 op basis van een zo compleet mogelijk bestek de aanvraag voor de bouwvergunning wordt ingediend.⁷⁷ Voor de onderdelen die dan nog niet in het bestek zijn opgenomen (zoals de aanpassingen aan de trappen op station CS, de nooduitgangen op station Weesperplein en de paniekbestrijdende maatregelen) zullen schetsontwerpen beschikbaar zijn.⁷⁸ Het streven is om vervolgens uiterlijk 1 december 2009 te beschikken over een bouwvergunning. Mocht dit niet mogelijk zijn dan moet de bouwvergunning uiterlijk 1 maart 2010 binnen zijn.⁷⁹

3.14 Slechts één partij schrijft zich in op de aanbesteding: CSWE

De aanbesteding van het werk voor de vluchtwegmaatregelen wordt voortgezet ondanks dat men verwacht dat er voor de aanbesteding nog geen bouwvergunning zal zijn afgegeven. Daarbij wordt de planning voor de aanbesteding wel enigszins aangepast. Begin 2009 werd nog ingezet op een definitieve gunning in september 2009, in de loop van het voorjaar verschuift deze datum naar oktober 2009 en uiteindelijk naar december 2009. Met deze planning moet het werk in december 2010 opgeleverd kunnen worden. Op 15 mei 2009 doet DIVV de aankondiging van de aanbesteding. Geïnteresseerde marktpartijen hebben vervolgens tot 17 juni 2009 om zich in te schrijven op de aanbesteding. Daarna is het volgens de planning de bedoeling om in juli 2009 marktpartijen uit te nodigen om een aanbieding te doen op basis van het bestek dat door Arcadis nog moet worden opgeleverd.⁸⁰ Voor deze getrapte werkwijze waarbij het bestek pas later beschikbaar hoefde te komen is destijds bewust gekozen vanwege de tijdsdruk die was ontstaan door de keuze voor een 'korte en hevige' uitvoering en het samenvoegen van het bestek.⁸¹ In kader 3.3. wordt het verloop van de aanbestedingsprocedure globaal beschreven.

Kader 3.3. Planning voor aanbesteding

De wijze waarop het proces voor de aanbesteding van de werkzaamheden voor het deelprojectvluchtwegmaatregelen zal verlopen is beschreven in de aanbestedingsleidraad. Dit proces begint met de aankondiging van de aanbesteding door DIVV en het ter beschikking stellen van de aanbestedingsleidraad aan geïnteresseerde marktpartijen. Marktpartijen moeten vervolgens schriftelijk hun interesse kenbaar maken en informatie overleggen waaruit hun geschiktheid voor het werk moet blijken. Na beoordeling van de inschrijvingen wordt een geselecteerd aantal marktpartijen daadwerkelijk uitgenodigd om een inschrijving op het werk te doen. In deze fase krijgen de geselecteerde marktpartijen het bestek en hebben zij de mogelijkheid om aanvullende informatie over het werk te vragen. Dit moet vervolgens uitmonden in een daadwerkelijke inschrijving op het werk waarbij de marktpartijen een bod doen. De aanbiedingen worden beoordeeld en daarna wordt de definitieve keuze gemaakt en wordt het werk gegund.



Al sinds de start in 2008 wordt door de projectorganisatie het risico onderkend dat er weinig marktpartijen inschrijven op de aanbesteding.⁸² Ook het college wordt van dit risico op de hoogte gebracht: *“een succesvolle aanbesteding [is] gelet op de aard van het werk, niet gegarandeerd.”*⁸³ Dit risico materialiseert bij de sluiting van de inschrijvingstermijn op 17 juni. Ondanks dat er in de oriëntatiefase contacten zijn met meerdere partijen, blijkt uiteindelijk slechts één partij zich te hebben ingeschreven op de aanbesteding.⁸⁴ Het gaat om een aannemerscombinatie van drie partijen: Croon, Spie en Wolter & Dros en de onderaannemer J.P. van Eesteren (CSWE).⁸⁵ De projectorganisatie had dit niet verwacht. *“Er waren vooraf geen signalen, ook niet van de geconsulteerde externe adviseurs, dat er in de markt weinig belangstelling zou zijn voor dit werk.”*⁸⁶

4 Aanbesteding en contract (zomer 2009 – februari 2010)

In deze periode staat het onderhandelen en het afsluiten van het contract met CSWE centraal. Tegelijkertijd moeten er ook nog de nodige voorbereidende werkzaamheden door de projectorganisatie worden verricht. Het bestek moet nog worden afgerond en de bouwvergunning is ook nog niet binnen. Verder moet de gemeenteraad nog een besluit nemen over het beschikbare krediet om de werkzaamheden uit te kunnen voeren.

4.1 De aanbesteding wordt voortgezet: zorgvuldig en creatief onderhandelen is vereist

Nadat in juni 2009 CSWE de enige marktpartij blijkt te zijn die zich heeft ingeschreven op het werk, wordt de vraag binnen de projectorganisatie opgeworpen of de aanbesteding wel moet worden voortgezet.⁸⁷ Er wordt al snel gekozen de aanbesteding voort te zetten.⁸⁸ Deze beslissing wordt genomen door de projectmanager van ROL en de directeur van DIVV. De inschrijving van CSWE voldoet immers aan de minimumeisen en ook de opgegeven referenties zijn “redelijk”.⁸⁹ Bij deze beslissing speelt ook de grote tijdsdruk op het project ROL een rol.⁹⁰ Stopzetten van de aanbesteding zou het project minimaal een half jaar vertragen waarbij het maar de vraag was of bij een nieuwe aanbesteding er wel meer belangstelling uit de markt zou zijn voor het werk. Door de aanbesteding voort te zetten blijft daarentegen de kans bestaan dat het project op tijd en binnen budget wordt afgerond. Deze kans wordt op 60% geschat. “Zorgvuldig en creatief onderhandelen is een vereiste.”⁹¹ In augustus beginnen gesprekken met CSWE. In deze gesprekken wordt informatie over het werk, in aanvulling op het bestek, aan CSWE verstrekt. Met behulp van deze informatie is het de bedoeling dat CSWE op 19 oktober 2009 een aanbieding doet op het werk, waarna de onderhandelingen kunnen beginnen. In november moet dan de voorlopige gunning plaatsvinden.⁹²

4.2 Ontbreken van definitief bestek vergroot druk op project

Een probleem is dat het WIERPT bestek nog steeds niet gereed is. Op 3 juli heeft Arcadis een eerste versie van dit bestek opgeleverd.⁹³ Eind augustus moet een nieuwe versie van het WIERPT bestek volgen waaraan nog een aantal onderwerpen moet worden toegevoegd zoals de aanpassingen van de trappen op station CS en de nooduitgangen op station Weesperplein. Ook moet in deze tweede versie een concept versie van het I-deel van het bestek zijn opgenomen. De definitieve versie van het I-deel van het bestek moet dan later geïntegreerd worden in het WIERPT bestek. Verwacht wordt dat het I-deel van het bestek in oktober 2009 gereed komt.⁹⁴ Intern wordt deze planning als zeer krap omschreven. Er wordt rekening mee gehouden dat het I-deel van het bestek pas klaar is nadat CSWE tot prijsvorming is overgegaan.⁹⁵ De sfeer tussen DIVV en Arcadis verslechtert intussen vanwege de door DIVV geconstateerde fouten in eerdere versies van het bestek. Tijd om teamleden te vervangen is er niet. Tijd om nieuwe fouten op te lossen is er ook niet meer.⁹⁶

4.3 Krediet aangevraagd op basis van voorlopige ramingen

Het ontbreken van een definitief bestek compliceert ook het maken van nauwkeurige financiële ramingen. Nauwkeurige ramingen kunnen pas gemaakt worden als het I-deel van het bestek gereed is. Ook moet de risicoanalyse voor het I-deel nog worden geïntegreerd in de risicoanalyse van de rest van het project.⁹⁷ De risicoanalyse is tot dan toe sowieso nog niet 'echt' besproken binnen het project.⁹⁸ De kredietaanvraag voor in totaal € 68 miljoen is echter al op 23 juni 2009 naar de gemeenteraad verstuurd voordat het bestek compleet is en is op 9 september goedgekeurd.⁹⁹ Hierdoor ontstaat het risico dat als het definitieve bestek wordt doorgerekend, het toegekende krediet niet toereikend is.¹⁰⁰ In de kredietaanvraag is dit risico echter niet benoemd. Wél worden (onder andere) de risico's benoemd dat het aanbestedingsresultaat kan tegenvallen en dat de werkzaamheden tijdens de buitendienststelling in de zomer van 2010 kunnen uitlopen.¹⁰¹

4.4 Vanwege tijdsdruk moet CSWE incompleet bestek beprijzen

In de tussentijd lopen de gesprekken met CSWE over het project. Via zogenaamde *nota's van inlichtingen* verstrekt DIVV aanvullende informatie aan CSWE. Met deze informatie en het verstrekte bestek moet CSWE tot een plan van aanpak komen. Het plan van aanpak moet op zijn beurt door DIVV beoordeeld worden.¹⁰² Dit alles moet voor 19 oktober 2009 tot een goed eind worden gebracht zodat CSWE het werk kan beprijzen en een aanbieding kan doen. Tijdens deze gesprekken doet DIVV richting CSWE alsof er met meerdere partijen tegelijkertijd gesproken wordt. De verwachting is echter dat CSWE gaandeweg er achter zal komen dat zij de enige partij is en dat dit een opwaarts effect kan hebben op de prijs. Overwogen wordt om door 'open kaart' te spelen hierop meer grip te krijgen. Dit wordt echter afgehouden door de directeur van DIVV zonder dat uit de documentatie duidelijk wordt waarom.¹⁰³ Volgens een betrokkene was deze beslissing ingegeven doordat de directeur DIVV de consequenties van 'open kaart' spelen niet goed kon overzien. Intern werd er bij de projectorganisatie van uitgegaan dat CSWE op dat moment al doorhad dat zij de enige inschrijver waren.¹⁰⁴

De planning om tot een compleet en beprijgbaar bestek te komen en die vooraf al als zeer krap werd omschreven, blijkt ook daadwerkelijk te krap. In de periode van augustus tot begin oktober brengt DIVV vier aanvullende nota's van inlichtingen uit. Het lukt echter niet om het I-deel van het bestek definitief te maken. Aanvankelijk werd geprobeerd om dit onderdeel te laten uitmaken van de tweede nota van inlichtingen van 23 september 2009.¹⁰⁵ Later wordt ingezet op het opnemen van in ieder geval een 'best guess.'¹⁰⁶ Op 21 september 2009 wordt geconstateerd dat er met het verstrekken van de tweede nota van inlichtingen sprake is van een beprijgbaar bestek. Het I-deel van het bestek is echter nog niet af en zal naar verwachting pas gereed komen in het 4^e kwartaal van 2009, na contractvorming.¹⁰⁷ Tegelijkertijd loopt ook CSWE vertraging op bij het opstellen van het plan van aanpak en krijgt toestemming om onderdelen later in te dienen. De tijd voor DIVV om de bijbehorende documenten te beoordelen neemt hierdoor af.¹⁰⁸ Toch wordt vastgehouden aan de deadline van 19 oktober 2009. Dit betekent dat CSWE een incompleet bestek moet beprijzen.

4.5 Een vraag van de wethouder: doen we niet te veel aan veiligheid?

Op 14 juli 2009 legt wethouder Gerson (de opvolger van de inmiddels afgetreden wethouder Herrema) een werkbezoek af aan de Oostlijn. Tijdens dit bezoek stelt hij de vraag of er nu niet te veel wordt geïnvesteerd in de veiligheid van de ondergrondse stations en de tunnel van de Oostlijn. Deze vraag van de wethouder is ingegeven door een gesprek dat hij hierover met een externe deskundige (prof. Helsloot) heeft gehad. De Oostlijn zou ook zonder verdere investeringen voldoende veilig zijn. De eisen uit de wet- en regelgeving staan volgens de deskundige niet in verhouding tot de risico's en de kosten van de benodigde investeringen. Volgens de wethouder werd er een beeld geschetst dat er aan de metrotunnel overdreven veiligheidseisen werden gesteld.¹⁰⁹

In het najaar onderzoekt de projectmanager ROL in hoeverre er daadwerkelijk sprake is van te veel investeringen in veiligheid. Uit gesprekken met de externe deskundige blijkt dat zijn opmerkingen verkeerd zijn geïnterpreteerd, hij was niet goed bekend met de situatie van de Oostlijn. Ook waren zijn opmerkingen vooral gericht op de meer abstracte afweging of aanvullende investeringen in tunnelveiligheid wel het meest doelmatige instrument zijn om slachtoffers in het verkeer te verminderen. Uiteindelijk wordt op basis van deze gesprekken door de projectmanager ingeschat dat slechts een marginale besparing op de investeringen ("enkele tonnen") mogelijk is. Aanpassing van het veiligheidsconcept betekent in feite dat de aanbesteding moet worden stilgelegd en dat de voorbereidende werkzaamheden (waaronder advisering door de Commissie Tunnelveiligheid) moeten worden overgedaan. Onder meer vanwege de grote vertraging die hierdoor zal ontstaan, wordt de wethouder op 22 oktober 2009 geadviseerd om de aanbesteding voort te zetten.¹¹⁰

4.6 Inschrijving CSWE ligt 40% hoger dan raming DIVV

Inmiddels is de deadline van 19 oktober 2009 verstreken en heeft CSWE een inschrijving gedaan op het bestek. Kort daarvoor heeft Arcadis voor DIVV het bestek doorgerekend en een raming afgegeven van € 36,4 miljoen.¹¹¹ Deze raming past binnen het kredietbesluit van de gemeenteraad waarin (op basis van prijspeil 2008) € 39 miljoen is gereserveerd voor bouwkosten.¹¹² De inschrijving van CSWE blijkt echter veel hoger te zijn: € 51,2 miljoen.¹¹³ Dit is 40% hoger dan de raming die Arcadis voor DIVV heeft gemaakt. De projectorganisatie heeft de indruk dat de inschrijving van CSWE voor miljoenen dubbeltellingen bevat en dat er voor eenvoudige werkzaamheden erg veel arbeidsuren worden geraamd.¹¹⁴ Intern wordt om deze reden besloten de wethouder voor te stellen om de aanbesteding te stoppen.¹¹⁵

Op 9 november 2009 wordt wethouder Gerson in de staf geïnformeerd over de inschrijving van CSWE. Aanvankelijk besluit de wethouder dat de aanbesteding moet worden gestopt, ondanks dat dit betekent dat het project hierdoor vertraagd.¹¹⁶ Tot verrassing van de projectorganisatie kwam het signaal van CSWE dat met enkele aanpassingen het werk waarschijnlijk wel € 10 miljoen goedkoper kon. Op basis van dit signaal heeft de projectorganisatie de wethouder geadviseerd de onderhandelingen toch door te zetten.¹¹⁷ Op grond van dit advies geeft de wethouder alsnog toestemming om verder te onderhandelen met CSWE.¹¹⁸ De wethouder is echter niet bereid tot gunning boven de oorspronkelijke kredietraming van € 39 miljoen.¹¹⁹ Tegelijkertijd ervaart de projectorganisatie dat er erg weinig tijd is

voor de onderhandelingen omdat de periode hiervoor nu beperkt is tot ongeveer drie weken.¹²⁰

Er wordt besloten de onderhandelingen met CSWE te starten in november, met als doel deze af te ronden op 4 december 2009.¹²¹ Omdat het initiële bod van CSWE zoveel hoger ligt dan de raming van DIVV, wordt er nog geen vooropdracht aan CSWE verstrekt voor pre-engineering. CSWE vraagt al sinds eind september om een dergelijke vooropdracht zodat in november kan worden gestart met deze werkzaamheden.¹²² Ook de projectorganisatie onderkende dat de voorbereidingstijd kort was en wilde om deze reden een vooropdracht verstrekken.¹²³ Een dergelijke vooropdracht werd door de projectorganisatie gegeven het hoge initiële bod als niet haalbaar ingeschat.¹²⁴ Pas toen eind november duidelijk was dat de onderhandelingen succesvol zouden zijn werd het besluit genomen om een vooropdracht te verstrekken.¹²⁵ Uiteindelijk werd de vooropdracht aan CSWE medio december 2009 verstrekt.¹²⁶

4.7 Mooi werk: na onderhandelen kan het project toch binnen budget worden uitgevoerd

De onderhandelingen met CSWE lopen door totdat op 18 december 2009 een finaal resultaat wordt bereikt en dit wordt ook als zodanig aan wethouder Gerson gemeld. CSWE is bereid het werk uit te voeren voor € 41,3 miljoen. Onderdeel hiervan is de voorwaarde dat later ook het 10-jarig onderhoud ter waarde van € 12,1 miljoen aan CSWE wordt gegund.¹²⁷ Als daarvan wordt afgezien wordt de aanneemsom € 0,5 miljoen hoger. Tijdens de onderhandelingen is er een 5^e nota van inlichtingen opgesteld waarin aanpassingen op het bestek zijn doorgevoerd waardoor CSWE met een lagere aanneemsom genoeg kon nemen. Het zou daarbij vooral gaan om aanpassingen waardoor er meer overdag door CSWE gewerkt kon worden en om het wegnemen van onduidelijkheden in het bestek waardoor het risico voor CSWE afnam. Daarnaast zijn er nadere technische afspraken gemaakt die tot besparingen hebben geleid. Overigens is het I-deel van het bestek dan nog steeds niet gereed, dit wordt nu medio januari 2010 verwacht.¹²⁸ Onderdeel van het onderhandelingsresultaat is ook dat er afspraken zijn gemaakt over meer- en minderwerk. Afsproken is dat als het totaal van de aanneemsom en het meerwerk de grens van € 43 miljoen overschrijdt, het aanvullende meerwerk slechts voor 25% zal worden vergoed. Tegelijkertijd kan CSWE ook verdienen aan minderwerk doordat slechts 25% van het minderwerk in mindering op de aanneemsom zal worden gebracht.¹²⁹

Volgens de projectorganisatie was een belangrijke reden voor de verlaging van de aanneemsom door CSWE het overnemen van de verantwoordelijkheid dat het opgeleverde en geïntegreerde veiligheidssysteem niet naar tevredenheid zou werken. CSWE gaf *“vele miljoenen terug voor het verschuiven van de verantwoordelijkheid voor de functionele systeemintegratie naar de opdrachtgever.”*¹³⁰ Dit zogenaamde ‘integratierisico’ werd door de projectorganisatie ervaren als een risico dat in de praktijk per definitie bij de opdrachtgever ligt. Het feit dat CSWE voor het expliciet overdragen van het integratierisico bereid was de aanneemsom aanzienlijk te verlagen werd dan ook door de projectorganisatie ervaren als een meevaller en niet als het overdragen van een substantieel risico.¹³¹ In de flap voor wethouder Gerson wordt niet over deze overgang van verantwoordelijkheden gerept.¹³² De sterke daling in de aanneemsom riep ook geen grote vragen op bij de wethouder. In zijn beleving was de lagere aanneemsom het gevolg van de eerdere beslissing de aanbesteding te stoppen waardoor CSWE onder druk kwam te staan.¹³³

Het onderhandelingsresultaat is echter nog steeds hoger dan de oorspronkelijke kredietraming voor de bouwkosten, maar de wethouder wordt voorgerekend dat het toch mogelijk is om het gehele project binnen budget uit te voeren. Dit is mogelijk doordat de post onvoorzien (oorspronkelijk € 6,5 miljoen) verlaagd kan worden naar € 3,7 miljoen. Volgens DIVV is dit verantwoord omdat er met CSWE een plafond voor het meerwerk is afgesproken en de risico's die samenhangen met het mogelijk mislukken van de aanbesteding zijn komen te vervallen. Hierdoor is het toch mogelijk om het project voor € 68 miljoen uit te voeren. De verwachting is dat het contract direct na de jaarwisseling getekend kan worden. De wethouder is tevreden met dit resultaat ("mooi werk") en geeft zijn akkoord.¹³⁴ In tabel 4.1. is een overzicht opgenomen van de oorspronkelijke kredietraming en de nieuwe berekening met als uitgangspunt het onderhandelingsresultaat.

Tabel 4.1. Verschillen tussen kredietraming uit juni 2009 en nieuwe berekening op basis van onderhandelingsresultaat

	Kredietraming	Onderhandelingsresultaat
Bouwkosten WIERPT bestek	€ 37.700.000	€ 41.250.000
Overige bouwkosten buiten bestek	€ 2.600.000	€ 2.600.000
Bijkomende kosten	€ 2.000.000	€ 2.000.000
Onvoorzien	€ 6.900.000 (17%)	€ 3.650.000 (8%)
VAT	€ 11.000.000	€ 11.000.000
Eerder uitgevoerde onderdelen tunnelveiligheid	€ 7.500.000	€ 7.500.000
Totaal vluchtwegmaatregelen	€ 67.700.000	€ 68.000.000

Bron: Flap Staf Wethouder, Stand van zaken Aanbesteding VWM, 18 december 2009

Op 13 januari 2010 wordt de raadscommissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (VVI) door wethouder Gerson ingelicht over het onderhandelingsresultaat. Hij deelt mee dat de onderhandelingen met CSWE met goed gevolg zijn afgerond en dat hierdoor het projectrisico van het project ROL als geheel daalt naar € 8,8 miljoen ten opzichte van € 10,7 miljoen uit de voortgangsrapportage waarbij nog rekening werd gehouden met het risico dat de aanbesteding kon mislukken.¹³⁵ De verwachting (prognose einde werk - PEW) is in deze rapportage nog steeds dat de werkzaamheden voor vluchtwegmaatregelen binnen het budget van € 68 miljoen kunnen worden uitgevoerd.¹³⁶ Intern constateert de projectorganisatie inmiddels dat er waarschijnlijk al sprake is van een tekort. Vooral de VAT-kosten ontwikkelen zich zorgwekkend.¹³⁷ De PEW voor de VAT-kosten was eind november al bijgesteld naar ruim € 12 miljoen, waarvan al € 6,1 miljoen was besteed. De totale kosten van het deelproject worden geschat op bijna € 72 miljoen.¹³⁸ De precieze omvang van het tekort is echter niet bekend, omdat in de projectadministratie het beschikbare budget nog niet is gecorrigeerd voor de prijspeilcorrectie.¹³⁹

4.8 Bouwvergunning vertraagd naar april 2010

Hoewel er nu een onderhandelingsresultaat is en daarmee de basis is gelegd voor een contract, is aan een andere belangrijke voorwaarde nog niet voldaan: er is nog steeds geen bouwvergunning afgegeven door DMB. De door de projectorganisatie in de zomer van 2009 aangeleverde informatie over het bestek blijkt niet voldoende om de aanvraag voor een bouwvergunning in behandeling te kunnen nemen.¹⁴⁰ Hoewel intern wel enige voortgang bij de bouwvergunning wordt gesignaleerd, wordt pas op 17 november 2009 de aanvraag gedaan. In overleg met DMB is de aanvraag voor de bouwvergunning gesplitst in afzonderlijke aanvragen voor de bovengrondse en ondergrondse werkzaamheden en voor het plaatsen van de RWA installaties. Naar verwachting zal de bouwvergunning een half jaar later in april 2010 worden verleend.¹⁴¹ De eerder gehanteerde kritische datum van 1 maart 2010 wordt hiermee losgelaten.¹⁴²

4.9 Contract met CSWE wordt op 2 februari 2010 getekend

Bij de afronding van het contract met CSWE ontstaat enige vertraging. Waar het aanvankelijk de bedoeling was om direct na de jaarwisseling het contract te tekenen, lukt dit niet.¹⁴³ CSWE geeft in januari aan nog problemen te zien in onderdelen van het bestek. Het gaat om bepaalde constructies op station Weesperplein en onderdelen van het I-deel van het bestek. Dit deel van het bestek wordt pas eind januari definitief. De problemen die door CSWE worden aangedragen zijn volgens de projectorganisatie niet groot en kunnen snel worden opgelost.¹⁴⁴ Uiteindelijk wordt het contract tussen CSWE en DIVV op 2 februari 2010 getekend.¹⁴⁵

5 Buitendienststelling zomer van 2010 (feb. 2010–jul. 2010)

Nadat het contract met CSWE is getekend moet alles in het werk gesteld worden om het mogelijk te maken dat de buitendienststelling in de zomer van 2010 kan starten en succesvol verloopt. Een geslaagde buitendienststelling is essentieel om de geplande oplevering eind 2010 te kunnen halen en om in het 1^e kwartaal van 2011 een gebruiksmelding te kunnen doen. Dit betekent dat CSWE direct bezig moet met de voorbereiding. Er moeten gedetailleerde uitvoeringsontwerpen en plannings worden gemaakt. De oorspronkelijke planning zoals die in de aanbestedingsleidraad is opgenomen, is dan al grotendeels uit beeld verdwenen. In deze oorspronkelijke planning was het de bedoeling dat CSWE al in november 2009 zou beginnen met het ontwerpwerk en in april 2010 zou beginnen met voorbereidende werkzaamheden in stations.¹⁴⁶ CSWE begint echter pas in februari met het ontwerpwerk.¹⁴⁷

Om daadwerkelijk in de metrotunnel aan de slag te kunnen moet niet alleen de bouwvergunning in orde zijn (die nog steeds niet binnen is), maar moet ook GVB werkvergunningen afgeven. Tijdens de buitendienststelling kunnen dan vervolgens alle noodzakelijke werkzaamheden voor het verbeteren van de tunnelveiligheid uitgevoerd worden die onmogelijk zijn uit te voeren als de metro rijdt.¹⁴⁸ Tegelijkertijd moet DIVV de projectorganisatie uitbreiden en daarvoor de directievoering en het toezicht op CSWE inrichten.

5.1 Een bedroevende start

Al direct vanaf het begin in februari 2010 begint DIVV zich zorgen te maken over de voortgang van CSWE. De start wordt als bedroevend gekenschetst.¹⁴⁹ Een geplande startbijeenkomst met CSWE gaat niet door.¹⁵⁰ Het is volgens de projectorganisatie ook erg stil van de kant van CSWE, er wordt weinig gevraagd. Een definitieve planning ontbreekt nog steeds en ook de aanvraag van de werkvergunningen bij GVB lijkt allemaal erg lang te duren.¹⁵¹ DIVV constateert dat een groot deel van de medewerkers van CSWE die betrokken waren bij de aanbesteding, het opstellen van de plannen van aanpak en het onderhandelen, inmiddels zijn vervangen. De kennis over de gemaakte afspraken lijkt daarmee te zijn verdwenen.¹⁵²

De problemen in de voortgang van CSWE blijken hardnekkig en de vertraging wordt niet ingelopen. Bij latere startbijeenkomsten in maart en april is de vertegenwoordiging van CSWE volgens een betrokkene ondermaats.¹⁵³ Ook in maart 2010 worden er weinig vorderingen gemaakt bij het aanvragen van wegvergunningen bij GVB. Verschillende overleggen tussen GVB en CSWE hierover zijn afgezegd en het proces verloopt niet soepel.¹⁵⁴ Begin maart wordt ook de planning (het Algemeen Tijdschema – ATS) door CSWE ingediend.¹⁵⁵ Bij dit ATS worden allerlei tekortkomingen geconstateerd. Het kritieke pad is niet duidelijk en de onderlinge samenhang van onderdelen van de werkzaamheden is niet inzichtelijk.¹⁵⁶ Het ingediende ATS wordt niet geaccepteerd door het Ingenieursbureau Amsterdam (IBA – door DIVV ingezet voor de directievoering en het toezicht) en wordt met commentaar teruggestuurd aan CSWE.¹⁵⁷

Omgekeerd ziet ook CSWE problemen ontstaan doordat de beantwoording van ingediende technische vragen bij de projectorganisatie niet soepel verloopt. De beantwoording zou te lang duren en niet zorgvuldig genoeg zijn. Ook zijn volgens CSWE de door de projectorganisatie verstrekte bestanden niet goed werkbaar waardoor vertraging ontstaat bij de ontwerpwerkzaamheden.¹⁵⁸ Van de kant van de projectorganisatie wordt hierover opgemerkt dat de vragen van CSWE niet specifiek genoeg zijn.¹⁵⁹ In overleg tussen de projectorganisatie en CSWE wordt eind maart 2010 geconstateerd dat bij de verschillende voorbereidingsactiviteiten gemiddeld twee weken vertraging is ontstaan.¹⁶⁰

5.2 Inrichting toezicht door IBA op CSWE verstraagd

Tegelijkertijd is DIVV nog bezig met het inrichten van de projectorganisatie voor de directievoering en het toezicht: de directe aanspreekpunten voor CSWE. Voor zowel de directievoering als voor het toezicht wordt IBA ingeschakeld. Sinds het najaar van 2009 voert DIVV over de bemensing van deze taken gesprekken met IBA. Hoewel dit niet zo voorspoedig verloopt als gepland, is in februari 2010 het directievoeringsteam zo goed als op orde.¹⁶¹ De werving van toezichthouders blijkt echter problematisch, het toezicht moet echter staan voordat de voorbereidende werkzaamheden in de stations starten. Gesignaleerd wordt dat hierbij tijdnood aan het ontstaan is. Aanvankelijk werd erop aangestuurd dat eind maart het toezicht geregeld zou zijn. Dit wordt niet gehaald en gaandeweg verschuift de streefdatum naar begin mei.¹⁶²

5.3 Samenloop vluchtwegmaatregelen met het vervangen van roltrappen

Het is de bedoeling dat tijdens de buitendienststelling er niet alleen werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen worden verricht. Tegelijkertijd wordt ten behoeve van de N/Z lijn een waterkering aangebracht bij station CS. In april wordt ook het plan opgevat om gelijktijdig 13 roltrappen te vervangen in de ondergrondse stations.¹⁶³ Dit laatste zou eigenlijk pas later als onderdeel van de stationsrenovaties van de Oostlijn worden uitgevoerd. Vanwege de slechte staat van de roltrappen is de uitvoering van dit onderdeel naar voren gehaald. Voor de vervanging van alle 43 roltrappen op de Oostlijn is door de gemeenteraad eind 2009 een krediet toegekend van € 19 miljoen.¹⁶⁴ Vanwege deze samenloop verlangt GVB dat de plannen voor al deze werkzaamheden goed op elkaar worden afgestemd. GVB verwacht dat CSWE hierbij de leiding heeft en zorgdraagt voor één integrale aanvraag voor de benodigde werkvergunning voor de werkzaamheden voor de vluchtwegmaatregelen, het plaatsen van de waterkering en het vervangen van de 13 roltrappen in de ondergrondse stations.¹⁶⁵

5.4 Zorgen over werkvergunningen GVB nemen toe

Begin april 2010 krijgt de projectorganisatie steeds meer de indruk dat CSWE zich veel te weinig bewust is van de krappe voorbereidingsperiode voor het aanvragen van de benodigde vergunningen.¹⁶⁶ Ook GVB maakt op 6 april 2010 in een brief zijn zorgen kenbaar. GVB heeft dan nog steeds geen aanvraag voor een werkvergunning ontvangen terwijl deze aanvraag uiterlijk 17 april 2010 moet zijn gedaan.¹⁶⁷ Het lukt niet om succesvol een aanvraag voor de werkvergunningen op deze datum in te dienen. Weliswaar dient CSWE op tijd een aanvraag in, maar deze voldoet volgens IBA niet omdat verwezen wordt naar documenten die nog niet

gereed zijn.¹⁶⁸ Door het ontbreken van een goede planning van CSWE is het ook moeilijk de verschillende activiteiten die tijdens de buitendienststelling moeten worden uitgevoerd op elkaar af te stemmen.¹⁶⁹ In het geval van de vervanging van de roltrappen wordt begin mei daarom door de projectorganisatie bepaald dat “CSWE [...] eventueel [zal] moeten aangeven waarom de roltrappen niet meegenomen kunnen worden.”¹⁷⁰ Verder leiden vertragingen bij werkzaamheden op station Wibautstraat er toe dat meer activiteiten tijdens de buitendienststelling moeten worden uitgevoerd en op elkaar afgestemd dan oorspronkelijk gepland.¹⁷¹

5.5 Chaotisch verloop voorbereiding belemmert directievoering en toezicht

Er doen zich ook steeds meer problemen voor bij de directievoering en het toezicht op CSWE. IBA meldt begin mei 2010 dat mogelijk de directievoering en het toezicht tekort schiet omdat de voorbereiding “*ietwat chaotisch*” verloopt. Er wordt in separate werkgroepen zonder veel samenhang gewerkt, technische vragen worden niet eenduidig vastgelegd en het ontbreekt aan zogenaamde *meldingen mogelijke contractwijzigingen* (‘MMC’s’). “*Hierdoor ontbreekt het zicht op toegestane wijzigingen in de ontwerpnota’s en dus de gevolgen voor het bestek.*”¹⁷² Het risico wordt gesignaleerd dat er anders gebouwd wordt dan in het bestek staat omschreven. Scopewijzigingen zijn niet direct zichtbaar, kunnen leiden tot veel MMC’s en zijn voor de opdrachtgever oncontroleerbaar.¹⁷³ Bijkomend probleem is dat de assistent directievoerder van IBA langdurig afwezig is waardoor het volgens de projectorganisatie moeilijk is om de aannemer aan te sporen meer voortgang te boeken.¹⁷⁴

5.6 Bouwvergunning nog steeds niet rond

Een ander probleem dat nog steeds niet is opgelost betreft de bouwvergunning die nog niet door DMB is afgegeven. Het was de bedoeling om de bouwvergunning begin mei 2010 voor de start van de voorbereidende werkzaamheden in de ondergrondse stations in orde te hebben.¹⁷⁵ De projectorganisatie verwacht dat met het beantwoorden van aanvullende vragen van DMB en de Brandweer en het verrichten van aanvullende onderzoeken dit mogelijk moet zijn: DMB zal zich inspannen de bouwvergunning begin mei af te geven.¹⁷⁶ Verwacht werd dat DMB eind april 2010 uitsluitsel zou geven over de bouwvergunning. Deze afspraak blijkt echter niet bekend bij DMB en begin mei 2010 wordt duidelijk dat het DMB ook niet lukt om de bouwvergunning dan af te geven.¹⁷⁷

5.7 Het blijft al met al zeer, zeer krap

Door de gebrekkige voortgang komt de planning steeds meer onder druk te staan. Waar er aanvankelijk nog werd uitgegaan van een start van de voorbereidende werkzaamheden in de ondergrondse stations medio mei 2010, verschuift dit al snel naar eind mei.¹⁷⁸ Een ‘masterplanning’ ontbreekt omdat CSWE nog geen goede planning heeft ingediend.¹⁷⁹ Ook worden bij de afrondende testen na oplevering steeds meer risico’s gezien voor de planning. Een afgerond testplan is er nog niet. “*Het blijft al met al zeer, zeer krap.*”¹⁸⁰ Opgemerkt wordt dat er weliswaar een boeteclausule is opgenomen in het contract met CSWE als de oplevering eind 2010 niet wordt gehaald, maar dat deze boete is gelimiteerd en hierdoor mogelijk niet stimulerend genoeg is om CSWE te prikkelen het werk tijdig af te maken.¹⁸¹

De druk op het budget van de werkzaamheden neemt ook steeds meer toe. Door de projectorganisatie wordt geconstateerd dat de VAT kosten nog steeds verder oplopen.¹⁸² In de interne ramingen en risicomangementoverzichten komt dit echter niet tot uitdrukking; de prognoses schommelen nog steeds vrijwel ongewijzigd rond de € 70 miljoen.¹⁸³ Intern wordt gesignaleerd dat de kosten voor het niet halen van de geplande opleverdatum “*substantieel veel groter*” zijn dan waarmee rekening wordt gehouden in de risicomangementoverzichten.¹⁸⁴

5.8 Crisismanagement: projectmanager stuurt brandbrief

De problemen hebben zich medio mei 2010 dusdanig opgestapeld dat de projectleider Vluchtwegmaatregelen op 15 mei 2010 een ‘brandmail’ stuurt aan het projectmanagement ROL: “*niets loopt meer op schema en veel zaken zijn hopeloos achterop.*” De plannen van CSWE zijn volgens hem nog steeds niet goed genoeg; ze zijn incompleet en zwaar onvoldoende uitgewerkt. Bij CSWE lijkt een enorme kennisvernietiging te hebben plaatsgevonden en hij heeft de indruk dat er maar een handvol mensen daadwerkelijk werkt aan de plannen. Crisismanagement is nodig om circa 120 werkplannen om te buigen in “*iets uitvoerbaars*” dat aan GVB en DMB kan worden voorgelegd. Het is de vraag “*of er nog wel wat kan starten*” in de buitendienststelling.¹⁸⁵

De crisissfeer gaat niet over in mei 2010. De gemelde problemen in de e-mail komen ook weer aan bod in een intern memo op 20 mei 2010. De houding van CSWE wordt als onproductief ervaren en er is irritatie over de toonzetting van CSWE in de onderlinge communicatie. Ook het herziene ATS dat CSWE op 12 mei 2010 heeft ingediend voldoet niet en wordt afgekeurd. Daarnaast komen knelpunten in het ontwerp aan het licht die eerder hadden moeten worden gesignaleerd. De benodigde nulmeting hiervoor is echter niet op gang gekomen. Wel wordt opgemerkt dat de projectorganisatie mogelijk de directievoering te strak heeft ingezet en dat de documentenstroom niet altijd soepel loopt.¹⁸⁶ Eind mei zijn de werkplannen van CSWE nog steeds niet goed genoeg voor de aanvraag van de werkvergunningen bij GVB, waarvoor de deadline inmiddels is bijgesteld naar 9 juni 2010, en op 31 mei 2010 wordt CSWE door DIVV formeel aangemaand.¹⁸⁷

5.9 Kritieke staat project komt niet tot uitdrukking in communicatie richting bestuur

De problemen die sinds het begin bij het deelproject spelen en zich steeds meer opstapelen komen nauwelijks uit de verf in de communicatie van de projectorganisatie richting het bestuur. In de bestuurlijke voortgangsrapportage waarin het verloop van het deelproject in de periode 2009 tot 1 mei 2010 wordt beschreven is de informatie sterk gedateerd. In deze rapportage wordt voornamelijk de situatie beschreven voor de afronding van de aanbesteding (“*momenteel vinden onderhandelingen plaats*”) en er wordt slechts in algemene zin gewezen op het risico dat de werkzaamheden kunnen uitlopen.¹⁸⁸ Ook in de begin maart opgestelde factsheet voor het nieuwe gemeentebestuur (inmiddels is wethouder Wiebes aangetreden na de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2010) worden slechts risico’s in algemene zin benoemd: het tijdig verkrijgen van de bouwvergunning, de noodzaak de werkzaamheden eind 2010 af te ronden, de mogelijkheid van financiële tegenvallers en het belang van de acceptatie en overdracht na afloop van de werkzaamheden.¹⁸⁹ Uit niets blijkt dat belangrijke mijlpalen

niet worden gehaald, de kosten oplopen en dat de planning steeds meer onder druk is komen te staan.

Pas op 4 juni 2010 wordt in een memo aan wethouder Wiebes een signaal gegeven dat er problemen zijn bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen. De informatie is echter nog steeds summier. Gemeld wordt dat de voorbereidingen niet vlekkeloos verlopen en dat de benodigde werkvergunningen nog niet zijn verleend. Gesteld wordt dat het de vraag is of de werkzaamheden op tijd kunnen worden uitgevoerd en dat er wellicht tijdens de buitendienststelling minder gedaan kan worden dan gepland. Daarnaast wordt het benutten van de buitendienststelling voor het vervangen van roltrappen als aandachtspunt benoemd.¹⁹⁰ Dat er inmiddels sprake is van een crisis bij het deelproject en dat CSWE formeel is aangemaand komt niet aan de orde in het memo.

Het project ROL is vanwege de omvang van het project ook aangemerkt als risicovol in het kader van de *Regeling Risicovolle Projecten*. Dit betekent onder meer dat er een zogenaamd *Project Advies Team* (PAT-team) van bestuursadviseurs van de Bestuursdienst wordt samengesteld voor het project. Dit PAT-team rapporteert twee keer per jaar aan het college over de projectbeheersing en de risico's van het project. Uit de eerste rapportage, gebaseerd op informatie van 11 juni 2010, blijkt echter niet dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen in een kritieke staat verkeerd. Weliswaar wordt gewezen op de achterstand bij de voorbereiding en het hoge risico voor de voortgang van de werkzaamheden tijdens de buitendienststelling, maar de stoplichten staan op 'groen' (met uitzondering van omgevingsmanagement dat op 'oranje' staat^{xiii}).¹⁹¹

5.10 Een ultieme poging

Inmiddels is de deadline van 9 juni 2010 voor de aanvraag van de werkvergunningen bij GVB verstreken. Ook met een dag respijt lukt het niet om de aanvraag succesvol te doen. De ingediende documenten door CSWE worden niet door DIVV geaccepteerd.¹⁹² Het enige lichtpunt is dat DMB op 9 juni 2010 wél de bouwvergunning afgeeft.¹⁹³ Op 11 juni 2010 wordt de wethouder aan de hand van het memo van 4 juni 2010 bijgepraat over de problemen bij het deelproject. In het gesprek wordt gemeld dat de buitendienststelling niet meer terug te draaien is, maar dat er in ieder geval werkzaamheden worden verricht.¹⁹⁴ Aan de projectorganisatie wordt teruggekoppeld dat de wethouder nog een ultieme poging wil doen om de werkvergunningen alsnog te verkrijgen. Volgens deze terugkoppeling wil de wethouder dat de druk op CSWE verder wordt verhoogd, maar ook dat onderzocht wordt of via de wethouder deelnemingen GVB kan worden bewogen souplesse te betrachten bij de vergunningverlening.¹⁹⁵

^{xiii} Omgevingsmanagement betreft het relatiebeheer met externe betrokken partijen bij het project variërend van toezichthouders zoals DMB tot bewoners en is een standaardonderdeel van de rapportage. In de rapportages van het PAT-team wordt systematisch gerapporteerd met stoplichten over de staat van (1) het project- en risicomanagement, (2) de bestuurlijke informatievoorziening, (3a) procesmanagement, (3b) omgevingsmanagement en (4) het incidentenverleden. Daarnaast worden tekstueel aandachtspunten benoemd.

5.11 2 juli 2010: CSWE schort de werkzaamheden op

Het blijkt niet mogelijk om alsnog de werkvergunningen rond te krijgen. Op 17 juni 2010 wordt intern geconstateerd dat GVB geen werkvergunning heeft verleend. *“Er kan niet gestart worden met bouwvergunning plichtige werken en de werken die vergunning plichtig zijn bij GVB.”* Start van de werkzaamheden per 10 juli 2010 wordt als onwaarschijnlijk bestempeld, onderzocht wordt of een latere start op 15 juli wel mogelijk is.¹⁹⁶ Intussen is de verhouding met CSWE alleen maar verslechterd. De brieven waarin CSWE en DIVV elkaar verwijten maken volgen elkaar snel op. Zo wordt CSWE op 23 juni in een brief van de gemeente-advocaat in gebreke gesteld en aansprakelijk gehouden voor alle schade. Op haar beurt verwerpt CSWE categorisch de ingebrekestelling door DIVV en houdt DIVV aansprakelijk voor alle problemen. CSWE baseert zich daarbij op een knelpuntenlijst van 14 punten die variëren van het nalaten van het tijdig accepteren van ingediende plannen, het niet waarmaken van een coördinerende functie bij het aanvragen van vergunningen, tot het vervangen van de roltrappen zonder afstemming met CSWE.¹⁹⁷ Ook CSWE laat zich hierbij inmiddels ondersteunen door een advocaat.¹⁹⁸

Bij de projectorganisatie is inmiddels de hoop vervlogen dat de werkzaamheden voor de vluchtwegmaatregelen door kunnen gaan. Op 1 juli 2010 wordt intern opgemerkt dat er vanuit moet worden gegaan dat CSWE niks gaat doen tijdens de buitendienststelling.¹⁹⁹ Op 2 juli doet CSWE per brief de mededeling dat alle werkzaamheden worden opgeschort.²⁰⁰ Deze mededeling kwam voor de projectorganisatie niet als een verrassing, maar om juridische overwegingen was het geen optie om als opdrachtgever het besluit te nemen dat CSWE niet zou mogen werken in de buitendienststelling.²⁰¹

5.12 De buitendienststelling wordt benut voor het vervangen van de roltrappen

Wethouder Wiebes wordt op 5 juli 2010 ingelicht over het opschorten van de werkzaamheden door CSWE.²⁰² Volgens een betrokkene kwam dit bericht voor hem als een verrassing.²⁰³ In een meer uitgebreid memo wordt hem gemeld dat CSWE onvoldoende voortgang heeft geboekt om het werk tijdens de buitendienststelling te kunnen uitvoeren. CSWE zou dit zelf ook hebben geconstateerd en daarom hebben besloten het werk op te schorten. De buitendienststelling is niet meer terug te draaien omdat de diensten van het personeel van GVB hierop al zijn aangepast. In hetzelfde memo wordt benadrukt dat de buitendienststelling nu benut zal worden om in één keer 13 roltrappen in de ondergrondse stations versneld te vervangen, naast het aanbrenge van een waterkering voor de Noord/Zuidlijn.²⁰⁴ Op 14 juli 2010 wordt de raadscommissie Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (VVL) in een brief met dezelfde strekking geïnformeerd over het opschorten van de werkzaamheden door CSWE en de intentie om nu alle 13 roltrappen te vervangen.²⁰⁵ *“Om de buitendienststelling optimaal te benutten worden nu andere noodzakelijke werkzaamheden verricht. Het gaat om de (versnelde) vervanging van alle 13 roltrappen (in het oorspronkelijk plan waren dat er 5) tussen perron- en halniveau in de ondergrondse stations.”*²⁰⁶

6 Vluchtwegmaatregelen weer op de rails (aug. – nov. 2010)

Nadat CSWE de werkzaamheden begin juli 2010 heeft opgeschort verkeert het project ROL in crisis. Er worden geen werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen uitgevoerd. Wél worden er andere werkzaamheden verricht zoals het vervangen van 13 roltrappen in de ondergrondse stations. Bepaald moet worden hoe het deelproject weer op het goede spoor kan komen: de samenwerking met CSWE moet vlot getrokken worden en er moet een nieuwe planning komen. De nieuwe planning moet afgestemd worden met de stakeholders waaronder GVB en SRA, maar ook DMB en de VROM-inspectie. Parallel wordt ook een aantal onderzoeken verricht om na te gaan waar het nu mis is gegaan in het deelproject Vluchtwegmaatregelen. De projectorganisatie van DIVV en het functioneren van CSWE wordt tegen het licht gehouden. Daarnaast moet ook de financiële schade van het mislukken van de buitendienststelling en de daaruit voortvloeiende vertraging in beeld worden gebracht. Bepalend daarvoor is in hoeverre de gemeente (of juist CSWE) voor deze kosten op zal draaien. Tot slot moet uitvoering worden gegeven aan het nieuwe plan door een goede voorbereiding zodat de geplande werkzaamheden in 2011 op tijd kunnen starten.

6.1 In dienst nemen van vervangen roltrappen vertraagd

Toen CSWE begin juli 2010 had aangegeven geen werkzaamheden te verrichten tijdens de buitendienststelling, kregen andere werkzaamheden die gelijktijdig hadden moeten worden uitgevoerd ruim baan. Eén van deze werkzaamheden betreft het vervangen van 13 roltrappen in de ondergrondse stations. Op 14 juli 2010 wordt de gemeenteraad hierover ingelicht.²⁰⁷ Intern wordt echter al snel betwijfeld of het haalbaar is om alle 13 roltrappen te vervangen.²⁰⁸ Eén van de problemen die zich voordoet is de onverwachte huldiging van het Nederlands Elftal. Minder dan twee weken voor de start van de buitendienststelling werd bekend dat dit plaats zou vinden en hiervoor moest de metro langer in dienst blijven. Uiteindelijk kon de buitendienststelling pas 5 dagen later dan gepland op 15 juli 2010 beginnen.²⁰⁹ Er wordt dan inmiddels rekening mee gehouden dat er minimaal 9 roltrappen kunnen worden vervangen en beliepbaar opgeleverd.²¹⁰ Ook dit blijkt nog te optimistisch. Begin augustus wordt de wethouder door DIVV bericht dat van de 13 roltrappen er na afloop van de buitendienststelling er 6 in dienst zullen zijn. De overige roltrappen zullen uiterlijk medio oktober ook in dienst worden genomen.²¹¹ De gemeenteraad wordt hierover eind augustus geïnformeerd.²¹²

6.2 Twee sporenbeleid om problemen in het deelproject op te lossen

Ondertussen ruziën DIVV en CSWE verder over de vraag wie schuldig is aan de mislukte buitendienststelling. CSWE wijst op door haar eerder gesignaleerde knelpunten waarop DIVV heeft nagelaten adequaat te handelen.²¹³ Ook wijst CSWE op de werkzaamheden voor het vervangen van de roltrappen die niet waren afgestemd.²¹⁴ DIVV verwerpt deze kritiek volledig en stelt dat als CSWE zelf de voorbereiding op orde had gehad het mogelijk was geweest om te starten met het werk.²¹⁵ DIVV houdt CSWE aansprakelijk voor alle schade.²¹⁶ Tegelijkertijd wil DIVV dat er zo snel mogelijk weer wordt begonnen met de voorbereidingen voor de daadwerkelijke uitvoering. Daarom wordt eind augustus aan de wethouder gemeld

dat de projectorganisatie een twee sporenbeleid voert. Met CSWE is afgesproken om, gescheiden van elkaar, tegelijkertijd te werken aan het oplossen van het geschil en het zo snel mogelijk weer opstarten van de voorbereidingen.

6.3 Gemeente erg afhankelijk van CSWE: ontbinden contract geen optie

Hierbij wordt ook aan de wethouder gemeld dat het ontbinden van het contract met CSWE geen reële optie is. Ontbinding (en afkoop) zou leiden tot extra kosten en vertraging omdat een nieuwe aanbesteding noodzakelijk is.²¹⁷ De afhankelijkheid van CSWE wordt ook opnieuw benadrukt in het onderzoek van APPM naar het project ROL in november 2010. Deze afhankelijkheid wordt als groot getypeerd, mede vanwege het politieke belang om het deelproject snel af te ronden. Tegelijkertijd wordt in dit onderzoek ook opgemerkt dat het contract met CSWE weinig bewegingsruimte biedt voor de opdrachtgever. Doordat de boete die CSWE kan worden opgelegd bij het niet halen van de afgesproken opleverdatum van december 2010 is gemaximeerd en er ook een plafond is ingesteld voor het meerwerk, zijn de instrumenten waarmee DIVV de aannemer kan prikkelen en stimuleren beperkt.²¹⁸

6.4 Onderzoek door de 'value engineer': ook in september 2010 was een start onmogelijk geweest

Eén van de acties die DIVV en CSWE gezamenlijk nemen is het inschakelen van de zogenaamde 'value engineer'. Deze value engineer is een onafhankelijke partij die, op basis van het contract tussen DIVV en CSWE, ingeschakeld kan worden om geschillen te beslechten. De value engineer wordt gevraagd een onderzoek in te stellen naar het project met als doel aanbevelingen te doen "zodat in de toekomst het project wel kwalitatief en voorspelbaar uitgevoerd zal worden." In september doet de value engineer zijn onderzoek en rapporteert eind september over zijn bevindingen.^{xiv}

De conclusie luidt dat er terecht door GVB geen werkvergunningen zijn afgegeven, de ontwerpen en de werkplannen waren nog onvoldoende integraal uitgewerkt. Opgemerkt wordt dat ook op 1 september 2010 deze werkzaamheden nog niet waren voltooid en dat ook op dat moment nog niet gestart had kunnen worden met de werkzaamheden in de tunnel. De value engineer constateert dat CSWE "(te?) laat" is begonnen met het ontwerpwerk in februari 2010, dat de nulmeting onvoldoende integraal en niet op tijd is uitgevoerd en dat de integraliteit van de plannen onvoldoende waren en dat de benodigde integraliteit door CSWE is onderschat.²¹⁹ Ook merkt de value engineer op dat er sprake is van een zeer groot aantal documenten (meer dan 1.300) die getoetst moesten worden. Dit heeft erg vertragend gewerkt en ten tijde van het onderzoek van de value engineer was er minder dan 10% van de documenten geaccepteerd. De toetsing zelf en het daaruit voortkomende commentaar van de projectorganisatie op de ingediende documenten van CSWE wordt als relevant bestempeld.²²⁰ De value engineer doet in totaal 13 aanbevelingen gericht op een meer integrale werkwijze en het verminderen van het aantal documenten dat getoetst moet worden.²²¹ DIVV ervaart het

^{xiv} Op 29 september 2010 is de definitieve versie van het rapport van de value engineer gereed. Nadien volgen nog enkele aanpassingen naar aanleiding van commentaar van DIVV en IBA. Het rapport zelf is gedateerd op 24 september 2010.

onderzoek van de value engineer als een steun in de rug.²²² CSWE neemt daarentegen afstand van de inhoud van het rapport.²²³

6.5 Onderzoeken DIVV: projectbeheersing op alle vlakken doen zich problemen voor

Vrijwel tegelijkertijd laat DIVV ook intern een onderzoek uitvoeren naar het verloop van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Dit interne onderzoek wordt uitgevoerd door het zogenaamde 'challenge team' en richt zich op een grote verscheidenheid aan onderwerpen: van projectmanagement tot het risico en financieel beheer, tot het omgevingsmanagement en het contractmanagement. Het challenge team constateert dat het deelproject gestart is met achterstand, over te weinig tijd beschikte en dat de relatie met betrokken organisaties al sinds het begin onder druk staat.²²⁴ Het challenge team constateert ook dat er sprake is van een hoge mate van optimisme in de projectorganisatie, het neigt zelfs naar "*wishful thinking*". Tegelijkertijd is er weinig ruimte om binnen DIVV slecht nieuws te brengen. "*Mensen voelen zich aan hun lot overgelaten, niet gewaardeerd en werken zich een slag in de rondte zonder licht aan het eind van de tunnel te zien.*"²²⁵

Gesignaleerd wordt dat projectbeheersing een belangrijk verbeterpunt is op de korte termijn. De projectorganisatie is vervallen in een pragmatische werkwijze waarbij projectdocumentatie, maar ook financiële en risicodocumentatie niet meer wordt bijgewerkt. Het beheer van scopewijzigingen is eveneens niet op orde. Het risicomangement lijkt eerder een papieren instrument te zijn dan een daadwerkelijk stuurmiddel.²²⁶ Verder signaleert het challenge team spanningen tussen IBA en DIVV. IBA, dat gaat over de directievoering, vindt het lastig om haar verantwoordelijkheid te nemen.²²⁷ In reactie op deze bevinding stelt de projectleider Vluchtwegmaatregelen dat IBA "*helaas te weinig ervaring heeft met een aanpak volgens een engineering & constructcontract. Er kan namelijk niet blind gevaren worden op de tekst van het bestek, omdat niet de letter, maar de geest (functionaliteit) in de gaten gehouden moet worden.*"²²⁸

Later in het najaar van 2010 vindt ook een extern onderzoek plaats naar het gehele project ROL. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door APPM. Ook in dit onderzoek worden talloze problemen bij de projectbeheersingesignaleerd. APPM concludeert dat de sturing binnen het project moet verbeteren en dat een strakkere beheersing van scope, tijd en geld noodzakelijk is. De scope van het deelproject Vluchtwegmaatregelen wordt niet goed bewaakt en het is onduidelijk in hoeverre het Programma van Eisen Tunnelveiligheid door de scope wordt afgedekt. Ook de financiële beheersing is niet op orde. Verder is er sprake van weinig gevoel bij het projectteam voor de planning en de haalbaarheid daarvan. Opgemerkt wordt ook dat het belang van een beheerste sturing niet door iedereen wordt gedeeld met als gevolg dat het project vaak meer reageert dan regisseert. De stuurgroep van het project is eveneens al lange tijd niet bij elkaar geweest. Daarnaast signaleert APPM dat de communicatie met stakeholders, de interne overlegstructuur, de wijze van rapporteren en het risicomangement verbeterd moet worden.²²⁹

6.6 CSWE en DIVV passen projectorganisatie aan

In dezelfde periode waarin deze onderzoeken werden uitgevoerd worden veranderingen doorgevoerd in de projectorganisaties van zowel DIVV als bij CSWE.²³⁰ De projectmanager

ROL heeft besloten te stoppen omdat hij er niet in geloofde dat het project ROL bij DIVV in goede handen was. In een afscheidsmemo uit hij zijn onvrede over onder meer het gebrek aan professionaliteit bij DIVV, het gebrek aan ondersteuning voor het project en de complexe omgeving en cultuur waarbinnen het project moest functioneren.²³¹ Naar buiten toe wordt later zijn vertrek gepresenteerd als het resultaat van bestuurlijk ingrijpen.²³² Per 1 oktober 2010 wordt in zijn plaats een projectmanager van APPM ingehuurd.^{xv, 233} Ook is DIVV van plan de rolverdeling tussen IBA en DIVV aan te passen. De gescheiden taakverdeling waarbij DIVV het programma van eisen bewaakt en IBA het bestek werkt niet optimaal.²³⁴ Ondanks de problemen bij de directievoering zoals die door DIVV worden gesignaleerd in reactie op het rapport van het challenge team, blijft de inzet van IBA gehandhaafd. Verder besluiten CSWE en DIVV dat een tweetal medewerkers niet meer direct contact met elkaar zullen hebben, de sfeer tussen hen is daarvoor te slecht.²³⁵ CSWE grijpt van haar kant ook in op de projectorganisatie en stelt twee nieuwe projectmanagers aan.²³⁶ In oktober vervangt CSWE ook de projectdirecteur.²³⁷ Gezamenlijk werken DIVV en CSWE ook aan het verbeteren van de onderlinge relatie. Zo wordt op het kantoor van de aannemer een bijeenkomst georganiseerd om met elkaar te spreken over de problemen met de elektrotechnische voorzieningen.²³⁸

6.7 Werken aan een nieuwe planning: inschatting gebruiksmelding in februari 2012

Tegelijkertijd met de verschillende onderzoeken en het doorvoeren van aanpassingen in de projectorganisatie wordt er gewerkt aan een nieuwe planning. Er moet inzichtelijk worden gemaakt wat het effect van het mislukken van de buitendienststelling in de zomer van 2010 heeft op de planning. De eerste indruk in juli 2010 is dat de vluchtwegmaatregelen nu op zijn vroegst in december 2011 gereed kunnen zijn. Daar is dan wel een nieuwe buitendienststelling voor nodig. Dit moet echter nog nader worden onderzocht.²³⁹ In de loop van augustus signaleert de projectorganisatie dat het voor de beheerder vrijwel onmogelijk zal zijn om voor eind 2011 ook de organisatie en de training van het personeel afgerond te hebben, daar is nog circa 5 maanden voor nodig nadat CSWE het werk heeft opgeleverd. Uitgaande van oplevering per september 2011, betekent dit dat in februari 2012 de gebruiksmelding kan worden gedaan.²⁴⁰

6.8 DMB mist 'sense of urgency' bij de projectorganisatie

De nieuwe planning is tegen het zere been van DMB. In de handhavingsstaf van wethouder Van Poelgeest (onder wie DMB valt) meldt DMB begin september dat DIVV de planning heeft bijgesteld naar het tweede kwartaal van 2011. DMB betwijfelt of deze nieuwe planning wel gehaald zal worden, de indruk bestaat dat er ambtelijk bij DIVV geen 'sense of urgency' is. Overwogen wordt om te gaan handhaven en DMB heeft hiervoor al een conceptbrief opgesteld. In de handhavingsstaf wordt na een uitvoerige discussie besloten voorlopig af te zien van handhaven, in plaats daarvan moet voor het college namens de beide wethouders (Wiebes en Van Poelgeest) een gezamenlijk voorstel worden gemaakt. In dit voorstel moeten de verschillende mogelijkheden om het deelproject Vluchtwegmaatregelen te versnellen of stil te zetten en de voor- en nadelen daarvan inzichtelijk worden gemaakt.²⁴¹ Bij de projectorganisatie lijkt het dreigement van handhaven overigens niet echt serieus te worden genomen.

^{xv} Eén van de eerste activiteiten van deze projectmanager bestond uit het uitvoeren van het hiervoor genoemde onderzoek van APPM naar de stand van zaken van het project ROL.

De dwangsom van € 250.000 is “beperkt” en handhaven na 30 jaar gebruik komt de projectorganisatie ook niet erg geloofwaardig over.²⁴²

6.9 Keuze voor korte buitendienststelling met gebruiksmelding per 1 december 2011

Op 2 november 2010 wordt het gezamenlijke voorstel besproken in het college. In dit voorstel wordt beargumenteerd dat het onmogelijk is om nog in de 1^e helft van 2011 het deelproject af te ronden. Dit zou een nieuwe buitendienststelling van 6 tot 7 weken vereisen in november en december. Hiervoor ontbreekt simpelweg de tijd. Het college wordt geadviseerd te kiezen voor een scenario, in samenspraak met CSWE opgesteld, waarin de gebruiksmelding eind 2011 kan worden gedaan. Door voorwerk te verrichten op de stations in het voorjaar kan in de zomer dan volstaan worden met een korte buitendienststelling van 3 weken. In september 2011 kan dan het werk worden opgeleverd, waarna de integratietesten en de opleidingen kunnen starten. Op 1 december 2011 moet dan vervolgens sprake zijn van een aantoonbaar veilige tunnel en kan de gebruiksmelding worden gedaan. Dit scenario is inmiddels ook met belangrijke stakeholders zoals GVB, de SRA en de VROM-inspectie besproken. Hoewel de VROM-inspectie ontstemd was over de vertraging (en het late informeren hierover) wordt met de nieuwe planning ingestemd. Ook GVB en SRA zijn akkoord.²⁴³ Het college stemt met dit voorstel en in en informeert de commissie VVL overeenkomstig.²⁴⁴

6.10 Voortgang voorbereiding CSWE blijft moeizaam, cruciale mijlpaal wordt niet gehaald

Eén van de risico's waarop het college in het gezamenlijke voorstel wordt gewezen is dat CSWE onvoldoende voortgang maakt. Dit blijft een belangrijk punt van zorg. Omdat ontbinden van het contract geen mogelijkheid is, wordt getracht dit risico te beheersen door CSWE de contractueel toegestane boete op te leggen voor het niet halen van de oorspronkelijke opleverdatum van december 2010. Vervolgens kan deze boete ingezet worden als wisselgeld om CSWE te stimuleren het werk op tijd af te maken.²⁴⁵ Dat trage voortgang bij CSWE geen denkbeeldig risico is blijkt uit de moeizame voortgang bij het maken van een nieuwe planning en werkaanpak. DIVV en CSWE ruziën ook nog steeds door over de schuld-vraag. Zo stelt DIVV bij herhaling in september 2010 CSWE aansprakelijk voor alle schade.²⁴⁶ Op haar beurt wijst CSWE op eerder aangedragen knelpunten en de tekortkomingen van DIVV.²⁴⁷ Intern wordt rekening gehouden met een claim van CSWE van tussen de € 4 miljoen en € 8 miljoen.²⁴⁸ DIVV claimt op haar beurt circa € 7 miljoen bij CSWE.²⁴⁹

De irritaties lopen ondertussen bij IBA op omdat CSWE gevraagde informatie niet levert.²⁵⁰ Ook is er weinig vertrouwen bij de projectorganisatie in de hardheid en integraliteit van de nieuwe plannings waarmee CSWE werkt.²⁵¹ Om in september 2011 het werk op te leveren, moet CSWE in maart 2011 starten met uitvoerende werkzaamheden in de stations. Er wordt sterk getwijfeld of dit wel haalbaar is.²⁵² Eén van de voorwaarden voor een tijdige start in maart 2011 is dat het ontwerpwerk op tijd klaar is. Het is de bedoeling dat de ontwerpen uiterlijk 18 november 2010 gereed zijn. In oktober blijkt er echter al vier weken vertraging te zijn ontstaan.²⁵³ De kans wordt reëel geacht dat door de problemen bij het ontwerpen het niet haalbaar is om het werk in september 2011 op te leveren en, daaraan gekoppeld, de gebruiksmelding per december 2011 te doen.²⁵⁴ De ontwerpen die in november door CSWE worden opgeleverd zijn volgens de projectorganisatie onvoldoende “*waardoor de huidige planning bijna*

zeker de prullenbak in kan."²⁵⁵ Vanwege de gebrekkige kwaliteit stelt de projectleider Vluchtwegmaatregelen intern op 18 november 2010 dat een start per 1 maart 2011 onhaalbaar is, hij geeft een "*no go.*"²⁵⁶

Er wordt echter aan de planning van CSWE vastgehouden en op 19 november 2010 bevestigt DIVV formeel per brief deze planning inclusief de cruciale mijlpaal van 18 november voor het ontwerp.²⁵⁷ Andere mijlpalen in de planning zijn 7 december 2010 voor het werkplan voor station Waterlooplein en de start van de werkzaamheden op dit station op 1 maart 2011. Op 23 juli 2011 kunnen dan vervolgens de werkzaamheden in de buitendienststelling starten. Uiterlijk 1 september 2011 moet de tunnel exploitatiegereed opgeleverd worden door CSWE.²⁵⁸ Ondanks dat al bekend was dat de mijlpaal van 18 november 2010 niet gehaald was vond de projectorganisatie het een goed teken dat CSWE zich alsnog aan deze mijlpaal en de andere mijlpalen wilde verbinden: CSWE had er blijkbaar voldoende vertrouwen in dat de vertraging nog zou worden ingelopen en had dit ook mondeling aan de projectorganisatie gemeld.²⁵⁹

6.11 Gemeente loopt risico voor kosten tweede buitendienststelling en vordering € 27 miljoen

Onderdeel van de nieuwe planning is een tweede buitendienststelling in de zomer van 2011. Door de mislukte buitendienststelling in 2010 is echter de relatie met GVB en de SRA onder druk komen te staan. Zodra bekend is geworden dat er geen werkzaamheden voor de vluchtwegmaatregelen zullen worden uitgevoerd tijdens de buitendienststelling maken zowel GVB als de SRA hun ongenoegen hierover kenbaar. GVB geeft aan verrast te zijn en ervan uit te gaan dat de kosten van een volgende buitendienststelling voor rekening van de projectorganisatie ROL komen.²⁶⁰ De boodschap van de SRA heeft een gelijke strekking.²⁶¹

Bijzonder in de relatie met de SRA is dat wethouder Wiebes tegelijkertijd ook de rol van portefeuillehouder Openbaar Vervoer bij de SRA vervult. Dit leidt tot een briefwisseling tussen wethouder Wiebes en portefeuillehouder Wiebes. Hoewel dit wat kolderiek overkomt, is de boodschap van de SRA in deze briefwisseling serieus. De SRA signaleert dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een extra bijdrage van € 27 miljoen heeft verstrekt onder de voorwaarde dat de tunnelveiligheid versneld op orde komt. De ontstane vertraging door de mislukte buitendienststelling betekent een risico dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deze bijdrage terugvordert. Mocht dit het geval zijn dan zal de SRA de gemeente hiervoor verantwoordelijk stellen. Daarnaast herhaalt de SRA dat zij niet bereid is de extra kosten voor een nieuwe buitendienststelling te financieren. De gemeente moet deze kosten zelf dragen of op CSWE verhalen.²⁶²

In reactie op deze brief dringt wethouder Wiebes bij de portefeuillehouder Wiebes erop aan dat de SRA zich inspant om te voorkomen dat de bijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt teruggevorderd. Daarnaast geeft hij aan dat de gemeente Amsterdam niet kan bijdragen aan de kosten voor een tweede buitendienststelling.²⁶³ Ondanks deze brief (en het aanbod van de wethouder aan de portefeuillehouder om in nader overleg te treden) blijft het standpunt van de SRA en GVB hetzelfde: zij willen niet bijdragen aan de kosten van een nieuwe buitendienststelling.²⁶⁴

6.12 Financieel tekort neemt toe, exacte omvang onduidelijk

Door het mislukken van de buitendienststelling nemen ook de kosten voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen verder toe en ontstaat er een tekort. De geraamde tekorten lopen snel op van ruim € 3 miljoen in juli 2010 tot € 10 miljoen in november 2010.²⁶⁵ Hoe groot het tekort precies is, is echter onduidelijk. Goed financieel zicht ontbreekt door onvoldoende projectbeheersing. Het budget is niet geïndexeerd, de claims van CSWE en effecten van wijzigingen in het bestek zijn onvoldoende doorgerekend en er wordt getwijfeld aan de volledigheid van de geraamde VAT-kosten.²⁶⁶ Door werkdruk is de projectorganisatie al blij als alle gegevens op tijd zijn ingevoerd, er is onvoldoende tijd voor controles en een kritische blik.²⁶⁷

7 Tweede buitendienststelling van de metro (dec. 2010 – aug. 2011)

Ondanks dat in november 2010 een cruciale mijlpaal niet is gehaald, wordt vastgehouden aan het plan: 1 maart 2011 moeten voorbereidende werkzaamheden beginnen op station Waterlooplein (gevolgd door voorbereidende werkzaamheden op de andere stations), waarna op 23 juli 2011 de buitendienststelling zal starten. Het werk moet vervolgens op 1 september 2011 door CSWE opgeleverd worden en uiterlijk 1 december 2011 moet vervolgens de gebruiksmelding gedaan worden. Om deze planning te kunnen halen moet de buitendienststelling (en de voorbereiding daarvan) succesvol verlopen. Dit betekent onder meer dat op tijd alle benodigde werkvergunningen van GVB in orde moeten zijn. Het gaat daarbij niet alleen om werkvergunningen voor de buitendienststelling zelf, maar ook voor de voorbereidende werkzaamheden. Bij de werkzaamheden zelf moet er daarnaast ook voor worden gezorgd dat er wel sprake blijft van een voldoende veilige situatie voor reizigers. Tegelijkertijd komt in deze periode een kritisch rapport uit over het functioneren van DIVV als opdrachtgever van grote infrastructurele projecten.

7.1 Voorbereidingen blijven erg moeizaam verlopen en planning begint te verschuiven

De voortgang in de voorbereiding van de buitendienststelling in de zomer van 2011 blijft moeizaam verlopen. De ontwerpen zijn niet op tijd gereed, de ingediende werkplannen voldoen volgens de projectorganisatie grotendeels niet en de planning blijft opschuiven. Er wordt nu aangestuurd op een geaccepteerd werkplan en ontwerp voor station Waterlooplein per 17 januari 2011 in plaats van de oorspronkelijke planning 7 december 2010.²⁶⁸ Aan de stuurgroep van het project ROL^{xvi} wordt medio december 2010 de zorgen kenbaar gemaakt over een tijdige start van de werkzaamheden per 1 maart 2011: *“Het projectteam [...] is van mening dat het steeds moeilijker wordt om op 1 maart 2011 te kunnen starten.”*²⁶⁹ De wethouder wordt vervolgens geïnformeerd over de voorbereiding van alternatieve scenario's als deze startdatum niet wordt gehaald. De toonzetting is echter net anders: *“Het projectteam [...] is van mening dat het nog steeds mogelijk is om op 1 maart 2011 te kunnen starten.”*²⁷⁰ Op 17 januari 2011 zal door het projectteam worden beoordeeld of een start op 1 maart 2011 nog haalbaar is.

7.2 CSWE wordt verder onder druk gezet

De projectorganisatie voert intussen ook de druk op CSWE op. Omdat inmiddels twee mijlpalen niet zijn gehaald wordt begin december CSWE opnieuw formeel in gebreke gesteld. Dit zou de laatste contractueel/juridische kaart zijn die de gemeente kan spelen om CSWE aan te sporen de inmiddels opgelopen vertraging in te lopen.²⁷¹ CSWE verwerpt ook deze ingebrekestelling volledig en stelt dat de projectorganisatie zich niet heeft gehouden aan de overeengekomen termijnen om te reageren op ingediende documenten.²⁷² Ook via de wethouder wordt druk uitgeoefend op CSWE: in een telefonisch gesprek met de voorzitter van de raad

^{xvi} Deze stuurgroep is eind 2010 ingesteld met als doel zaken uit het project ROL te bespreken die een dienstbrede afstemming vragen. In de stuurgroep hebben onder meer de hoofden van de hoofdafdelingen Beheer en Projecten en de directeur DIVV zitting (bron: notulen Stuurgroep ROL, 27 januari 2011).

van bestuur worden de zorgen nadrukkelijk benoemd.^{xvii} CSWE belooft in dit gesprek beterschap.²⁷³

Tegelijkertijd wordt ook nog een oplossing gezocht voor de lopende claims als gevolg van de mislukte buitendienststelling in de zomer van 2010. Het uitgangspunt van DIVV is dat alle kosten voor vervangend vervoer voor rekening komen van CSWE. Om CSWE te prikkelen het werk nu voortvarend aan te pakken wordt daarnaast voorgesteld de overige claims tegen elkaar weg te strepen als het werk daadwerkelijk op 1 september 2011 wordt opgeleverd. Daarnaast zal aan het behalen van tussenliggende mijlpalen een substantiële bonus worden verbonden.²⁷⁴

7.3 Het college neemt rillend kennis van de stand van zaken

Op 11 januari 2011 wordt het college geïnformeerd over de stand van zaken van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Volgens de terugkoppeling aan de projectorganisatie heeft het college “rillend” kennisgenomen van de informatie.²⁷⁵ Bij de projectorganisatie neemt de frustratie over de vertragingen toe. Opgemerkt wordt dat de nieuwe planning “nog niet gecommuniceerd [is] naar [het] bestuur, of nieuwe vertraging dreigt weer.”²⁷⁶ Op 18 januari 2011 wordt het college opnieuw geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Er is inmiddels sprake van een vertraging van 2 weken, maar naar verwachting zal dit later nog worden ingelopen. Daarnaast wordt gewezen op de mogelijkheid bij te sturen door de voorbereiding op de stations meer parallel te laten plaatsvinden en de buitendienststelling langer dan 3 weken te laten duren. De geplande oplevering van 1 september 2011 blijft daarom gehandhaafd.²⁷⁷ Het college besluit dat er op korte termijn een gesprek moet komen tussen de wethouder, de burgemeester en de aannemer.²⁷⁸

7.4 Functioneren van DIVV als projectorganisatie wordt doorgelicht

In deze periode wordt ook het resultaat van een onderzoek naar het functioneren van DIVV als opdrachtgever van grote infrastructurele projecten gepubliceerd. Naar aanleiding van de problemen bij project ROL, maar ook bij andere projecten van DIVV zoals de renovatie van de brug bij de Hogesluis en de Utrechtsestraat, is in het najaar van 2010 een onderzoek gestart door de commissie ‘Kottman’. De commissie constateert dat DIVV niet professioneel genoeg is als opdrachtgever. De commissie constateert diverse tekortkomingen in de wijze waarop projecten worden aangestuurd en verantwoordelijkheden zijn belegd. Deels ziet de commissie dat dit is ontstaan door de complexe omgeving waarin DIVV en grote infrastructurele projecten moeten functioneren: “er zijn vaak meerdere diensten, stadsdelen en de Stadsregio Amsterdam betrokken, ieder met zijn eigen belangen en ideeën, en er ontstaat voortdurend gedoe, gepolder en getreuzel, onder andere over de begrenzing of scope van de opdracht.” Maar de commissie signaleert ook dat intern bij DIVV er geen duidelijk belegde opdrachtgeversrol bestaat die bewaakt dat projecten voldoen aan de initiële uitgangspunten. Het resultaat hiervan is dat projecten te vaak in isolement ontwikkeld worden en dat projectmanagers te veel aan hun lot worden overgelaten. Ook constateert de commissie dat er binnen DIVV geen cultuur is van

^{xvii} Dit betrof de raad van bestuur van de moedermaatschappij van drie van de vier aannemers die in CSWE samenwerkten.

transparantie en dat er vaak een 'pleasende' houding is die scherpte en zakelijkheid in het volgen en beoordelen van projecten in de weg staat.²⁷⁹

7.5 Planning blijft verschuiven en periode voor werkzaamheden wordt steeds korter

Bijsturing in het project ROL blijkt al snel noodzakelijk. De wethouder wordt geïnformeerd over de problemen en blijft nauw betrokken bij de voortgang van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Op 24 januari 2011 wordt hem per e-mail gemeld dat een groot deel van de ontwerpen nog niet gereed is.²⁸⁰ Er wordt besloten om de buitendienststelling te verlengen naar 5 weken en de voorbereidende werkzaamheden in de metrostations meer parallel te laten plaatsvinden. Zorgen blijven echter bestaan dat CSWE er niet in slaagt om de benodigde vergunningen op tijd aan te vragen.²⁸¹ Met deze aanpassingen is de inschatting dat het nog steeds mogelijk is om op 1 september 2011 het werk op te leveren. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is wel dat de werkzaamheden op station Waterlooplein uiterlijk 28 maart 2011 starten.²⁸²

De voortgang blijft echter tegenvallen en de geplande start op 28 maart 2011 raakt uit beeld. Het lukt CSWE niet om begin februari de benodigde documenten voor de werkvergunning voor de werkzaamheden op station Waterlooplein in te dienen.²⁸³ In een tweede onderzoek van de value engineer wordt geconstateerd dat medio februari 2011 van de 340 documenten er slechts 20% is geaccepteerd. De doorlooptijd van het proces om tot acceptatie van documenten te komen is volgens hem veel te lang door de formele werkwijze. Ook constateert hij dat de meeste aanbevelingen uit het eerste rapport niet of nauwelijks zijn opgevolgd. De value engineer schat in dat er een vertraging is ontstaan van minimaal 10 weken.²⁸⁴

Vanwege de vertragingen wordt de planning opnieuw gewijzigd. Er wordt nu aangestuurd op een start van de werkzaamheden per 2 mei 2011. Hiervoor moet medio maart de aanvraag van de werkvergunning worden gedaan. Het risico dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen niet op 1 september 2011 opgeleverd kan worden, wordt als klein ingeschat: 15%.²⁸⁵ De planning schuift steeds meer in elkaar: de periode waarin al het werk moet worden uitgevoerd wordt steeds korter.

7.6 Vertrouwen in CSWE neemt steeds verder af

Het onderlinge vertrouwen tussen DIVV en CSWE wordt er ook niet beter op. Begin februari schrijft DIVV aan CSWE dat er sprake is van verzuim omdat de afgesproken deadline van 17 januari 2011 niet is gehaald.²⁸⁶ In een wederzijdse evaluatie leggen ze elk de schuld voor de problemen bij de ander. Hoewel in deze evaluaties ook positieve punten genoemd worden, zijn deze punten niet altijd echt positief. Zo vindt CSWE dat DIVV goed is in "*de problemen richting CSWE manoeuvreren.*" DIVV vindt op zijn beurt dat CSWE goed is in het aan het lijntje houden van DIVV en het weggkomen met een "*waardeloos documentenregister.*"²⁸⁷ DIVV werkt inmiddels ook aan een strategie ter voorbereiding "*op een eventueel afscheid van deze aannemer als de prestaties ondermaats blijven.*" Intussen heeft op 18 februari 2011 ook het gesprek van de wethouder en de burgemeester met de aannemer plaatsgevonden. Naar aanleiding van het gesprek voert CSWE aanpassingen door in de projectorganisatie om meer integraal en besluitvaardiger te kunnen functioneren.²⁸⁸ De eerste weken van maart 2011 worden cruciaal.²⁸⁹

7.7 Met hangen en wurgen kan er gestart worden op 2 mei 2011

Om te zorgen dat de werkzaamheden, na het telkens bijstellen van de planning, daadwerkelijk kunnen starten op 2 mei 2011 is een taskforce ingesteld.²⁹⁰ Deze taskforce heeft tot doel de documenten die noodzakelijk zijn voor de vergunningaanvraag bij GVB in orde te brengen.²⁹¹ Dit lijkt effect te hebben: *“de sfeer is goed, er wordt constructief overlegd en het enthousiasme komt bij mensen terug (“het gaat goed zo”).”*²⁹² Op 22 maart 2011 wordt de aanvraag voor de werkvergunning voor station Waterlooplein ingediend. Drie verhuisdozen met documenten worden hiervoor aan GVB overhandigd.²⁹³ GVB moet vervolgens de aanvraag beoordelen en bepalen of de werkvergunning kan worden afgegeven. Dit lijkt een probleem te worden. In een brandbrief geeft CSWE aan van GVB begrepen te hebben dat GVB de werkaanvraag af wil keuren ondanks dat IBA en DIVV met de aanvraag akkoord waren.²⁹⁴ Men slaagt er toch in om dit probleem op te lossen en de benodigde werkvergunning komt alsnog op tijd binnen. De werkzaamheden op station Waterlooplein kunnen op 2 mei 2011 beginnen: *“Zondagnacht worden opnames gedaan ter plekke en maandag gaan we los!”*²⁹⁵

7.8 Zorgen over organisatie, tijd en geld blijven

Intern zijn er echter nog steeds grote zorgen. In interne rapportages voor de projectorganisatie wordt in april en mei 2011 wat betreft de organisatie (‘oranje’) gesignaleerd dat CSWE ondanks verbeteringen nog steeds matig functioneert en op alle fronten inhoudelijk wordt bijgestuurd. De druk op de planning (tijd - ‘oranje’) neemt steeds meer toe. Het risico op vertraging in de uitvoering is groot (‘rood’). Ook bij de financiën wordt een knelpunt gesignaleerd (‘rood’): er is sprake van een tekort van ca. € 5 miljoen, maar de precieze omvang is niet bekend. Het budget is nog steeds niet geïndexeerd (waardoor het tekort kleiner wordt), maar tegelijkertijd is de informatie over de wederzijdse claims erg gedateerd. Ingeschat wordt dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen waarschijnlijk alleen met veel meer geld kan worden afgerond dan waarmee rekening wordt gehouden.²⁹⁶

7.9 Zorgen over tijdige gebruiksmelding

De oplevering van het werk op 1 september 2011 door CSWE is belangrijk, maar is nog niet het eindstation van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Het deelproject is namelijk pas afgerond als de gebruiksmelding succesvol is gedaan. Hiervoor moet niet alleen het werk op tijd zijn opgeleverd, maar moet ook aangetoond worden dat de combinatie van maatregelen op het gebied van infrastructuur, materieel en organisatie voldoende veilig is voor het beoogde gebruik. Op dit vlak worden eind 2010 al een aantal knelpunten gesignaleerd.

Het eerste knelpunt is dat het bestek (op basis waarvan CSWE het werk moet uitvoeren) niet alle infrastructurele tunnelveiligheidseisen omvat. Het niet realiseren van deze eisen zou kunnen betekenen dat de gebruiksmelding toch niet wordt geaccepteerd door DMB. Er moeten dan aanvullende werkzaamheden verricht worden, waarvan de kosten grofweg op € 2 miljoen tot € 15 miljoen worden geschat.²⁹⁷ Begin mei 2011 is er meer zicht op dit probleem en wordt door de stuurgroep ROL besloten dat in het geval van 2 eisen (het aanbrengen van camera’s in de tunnel en het aanbrengen van paniekbestrijdende maatregelen in de stations) aanvullende werkzaamheden moeten worden verricht. Deze werkzaamheden, ter waarde van

€ 4 miljoen, zullen echter niet binnen het deelproject Vluchtwegmaatregelen gerealiseerd worden, maar onderdeel gaan uitmaken van het deelproject Stationsrenovaties onder de naam *Vluchtwegmaatregelen 2*.²⁹⁸

Het tweede knelpunt dat wordt gesignaleerd betreft de organisatorische maatregelen. Eind 2010 wordt opgemerkt dat voorbereiding voor de inrichting en organisatie van de verkeersleiding (het 'communicatiecentrum vervoer' – CCV) binnen GVB traag verloopt. Strikt genomen maakt dit geen onderdeel uit het deelproject Vluchtwegmaatregelen, maar het is wel essentieel voor het tijdig kunnen doen van de gebruiksmelding. *"Van belang is dat het proces binnen GVB snel op gang komt, om te voorkomen dat de gebruiksmelding in gevaar komt."*²⁹⁹ Begin maart 2011 zijn de zorgen over de voortgang bij GVB echter nog niet weggenomen bij de projectorganisatie.³⁰⁰

7.10 Zorgen projectorganisatie komen slechts zeer beperkt tot uitdrukking in rapportage PAT-team

De zorgen van de projectorganisatie komen slechts zeer beperkt tot uitdrukking in de rapportage van het PAT-team over het project ROL. In deze rapportage wordt de aandacht gevestigd op de zeer krappe planning en de openstaande verrekening van claims met CSWE. Over de overige zorgen met betrekking tot het functioneren van CSWE en de (financiële) risico's wordt geen melding gedaan. Het project- en risicomanagement wordt zelfs met 'groen' beoordeeld (bestuurlijke informatievoorziening en omgevingsmanagement staan op 'oranje').³⁰¹ Dit suggereert een aanmerkelijke verbetering in het project- en risicomanagement ten opzichte van de rapportage die in het najaar van 2010 werd uitgebracht na de mislukte buitendienststelling. Toen stonden alle stoplichten nog op 'oranje' of 'rood'.³⁰²

7.11 Verloop werkzaamheden opnieuw problematisch: het werk wordt niet op tijd opgeleverd

Het optimisme dat was ontstaan doordat de voorbereidende werkzaamheden op station Waterlooplein op 2 mei 2011 konden starten, verdwijnt al snel. De voortgang laat te wensen over. De projectorganisatie constateert eind mei 2011 dat CSWE soms werkzaamheden verricht zonder dat daarvoor toestemming is van DMB en GVB. Dit leidt ertoe dat het werk wordt stilgelegd en de gewenste voortgang niet wordt geboekt. De vertragingen bij de stations Waterlooplein, Wibautstraat en Nieuwmarkt zijn inmiddels opgelopen tot 3 á 4 weken. Steeds meer werkzaamheden schuiven door van de voorbereiding naar de buitendienststelling. De buitendienststelling is inmiddels ook opgerekt van 5 naar 6 weken en zal nu duren van 23 juli 2011 tot en met 4 september 2011. Verwacht wordt dat CSWE niet alle werkzaamheden op 1 september 2011 gereed zal hebben.³⁰³

De zorgen over de voortgang leiden opnieuw tot telefonisch contact tussen de wethouder en de aannemer.³⁰⁴ Toegezegd wordt dat CSWE strakker op de uitvoering zal sturen en dat de gemeente constructief blijft zoeken naar mogelijkheden om het werk snel en efficiënt uit te voeren. De zorgen worden, op voorspraak van het project, ook door de wethouder op 26 mei 2011 in de commissie VVL kenbaar gemaakt: *"[...] de risico's worden steeds groter, ook het risico dat er in de weekeinden na de zomer moet worden doorgewerkt."*³⁰⁵ Kort daarop meldt hij op 1 juni

2011 per brief aan de commissie VVL dat er een kans is dat het werk enkele weken na 1 september 2011 zal worden opgeleverd.³⁰⁶

Halverwege juni geeft CSWE inderdaad aan dat het niet zal lukken het bestek op 1 september 2011 op te leveren. Het doel is nu om in de buitendienststelling alleen die werkzaamheden uit te voeren waarvoor het noodzakelijk is dat de metro niet rijdt. De overige werkzaamheden kunnen dan zonder nieuwe buitendienststelling na de zomer worden afgerond.³⁰⁷ In de stuurgroep ROL wordt ingeschat dat deze vertraging vooralsnog geen gevolgen heeft voor de gebruiksmelding. Na de zomer zal het bestuur nader worden geïnformeerd over de stand van zaken bij de gebruiksmelding.³⁰⁸

7.12 Voortgang en bouwveiligheid blijft een probleem

Door de projectorganisatie wordt intern geconstateerd dat CSWE nog steeds niet goed functioneert: de status van de organisatie is nu 'rood'. De projectleider Vluchtwegmaatregelen geeft aan dat hij zichzelf niet meer de juiste persoon acht om dit deel van het project te leiden en vraagt om 'uitfasering'.³⁰⁹ Bouwveiligheid blijft ook een probleem. Toezichthouders van DMB hebben bij herhaling geconstateerd dat vluchtroutes onvoldoende beschikbaar en bereikbaar zijn. Voor DMB is de maat vol, de projectorganisatie is kennelijk niet in staat CSWE "*binnen de grenzen van het aanvaardbare te houden.*" Per e-mail wordt daarom op 21 juni 2011 aan wetgever Wiebes gemeld dat een dwangsbesluit wordt voorbereid. Een definitief besluit hiervoor moet echter door het college worden genomen omdat het een dwangsom tegen een gemeentelijke dienst (DIVV) betreft.³¹⁰ Bij de projectorganisatie ontstond grote irritatie over het handelen van DMB, men voelde zich gepasseerd doordat DMB direct escaleerde tot in het college en had het idee dat problemen hierdoor nodeloos op de spits werden gedreven.³¹¹

Door de projectorganisatie werd inmiddels gesignaleerd dat de gebruiksmelding per 1 december 2011 in gevaar komt. Mogelijk zou er pas in oktober 2011 sprake zijn van een functionerend tunnelveiligheidssysteem. Hoeveel vertraging precies toelaatbaar is om de gebruiksmelding per 1 december 2011 niet in gevaar te laten komen is eind juni 2011 echter nog niet bekend.³¹² Op 4 juli 2011 wordt de commissie VVL per brief geïnformeerd over de stand van zaken. In deze brief wordt gemeld dat er sprake is van problemen in de voortgang. Vanwege deze problemen zijn begin juni 2011 vier taskforces gestart die zich richten op de probleemgebieden elektrotechnische voorzieningen, bouwkundig ontwerp, onvoorzien zaken in de uitvoering en de buitendienststelling. Volgens de brief hebben de taskforces ertoe geleid dat een groot deel van de oorzaken van de tegenvallende voortgang verholpen is. Ook wordt gemeld dat er incidenten zijn geweest ten aanzien van de bouwveiligheid en dat DMB kritisch toezicht houdt. Uiteen wordt gezet dat CSWE tijdens de buitendienststelling aan kritieke onderdelen zal werken en na de buitendienststelling het werk zal afronden zonder dat de metro daarvoor stilgelegd hoeft te worden. De gebruiksmelding zal naar verwachting voor 1 januari 2012 worden gedaan.³¹³

7.13 De tweede buitendienststelling: geen nieuws, goed nieuws

Na een moeizaam traject waarin de projectorganisatie en CSWE elkaar veelvuldig verwijten maken over het tijdig aanleveren van documenten en het beoordelen hiervan, komt de werkvergunning van GVB voor de werkzaamheden in de buitendienststelling op tijd gereed.³¹⁴ Ondanks dat DIVV zich nog grote zorgen maakt of CSWE wel kan garanderen dat op 5 september de metro weer rijdt, begint de buitendienststelling volgens plan op 23 juli 2011.³¹⁵ CSWE heeft inmiddels formeel aangegeven meer tijd nodig te hebben om het werk op te leveren en de overeengekomen opleverdatum van 1 september 2011 niet te gaan halen. De schuld hiervoor legt CSWE bij de gemeente.³¹⁶ Het is onbekend wanneer CSWE wel denkt te kunnen opleveren.³¹⁷

Al snel blijkt dat er onvoldoende voortgang wordt geboekt tijdens de buitendienststelling. Eén van de problemen is de vondst van asbest op station Weesperplein.³¹⁸ Wethouder Wiebes wordt per e-mail op 8 augustus 2011 door DIVV geïnformeerd over deze problemen tijdens de buitendienststelling. Hem wordt medegedeeld dat de voortgang tegenvalt, maar dat de belangrijkste onderdelen gereed lijken te komen. Verwacht wordt dat nog circa 8 weken nodig zijn waarbij op diverse stations doorgewerkt moet worden. Om dit mogelijk te maken moeten op deze stations halve perronafsluitingen worden toegepast. Aan de wethouder wordt voorgesteld richting de gemeenteraad en de pers deze stand van zaken te communiceren.³¹⁹ De wethouder omarmt dit voorstel niet. Naar zijn mening worden op deze manier tegenvallers onnodig benadrukt. Er is volgens hem niet eerder gecommuniceerd hoe lang nog na de buitendienststelling zou worden doorgewerkt, en daarom is het niet noodzakelijk om nu naar buiten te brengen dat er langer dan verwacht zal worden doorgewerkt. Hij vindt het ook niet nodig om tussendoor proactief aandacht op het deelproject Vluchtwegmaatregelen te vestigen: *“geen nieuws, goed nieuws.”*³²⁰ De projectorganisatie interpreteert de houding van de wethouder als een afwijzing van het advies.³²¹

7.14 5 september 2011: de metro rijdt weer

Kort daarop meldt CSWE op 12 augustus 2011 dat het niet gaat lukken alle geplande werkzaamheden in de buitendienststelling te realiseren. CSWE stelt voor om alleen nog werkzaamheden uit te voeren die een ingebruikname van de metro per 5 september 2011 niet in de weg staan.³²² De projectorganisatie houdt er inmiddels rekening mee dat CSWE mogelijk tot eind december 2011 nodig heeft om het werk op te leveren. In ieder geval wordt alvast een werkvergunning voor deze periode bij GVB aangevraagd.³²³ De frustratie bij de projectorganisatie over de inzet van CSWE neemt verder toe. *“Er wordt niet volop gewerkt, de nachtploeg is ineffectief en de weekeinden zijn een oase van rust.”*³²⁴ De eerder ingestelde taskforces functioneren nauwelijks meer.³²⁵

Inmiddels is ook de wethouder op 21 augustus 2011 opnieuw geïnformeerd over de stand van zaken. Hem wordt medegedeeld dat de kritieke werkzaamheden, die een volledige buitendienststelling van de metro vereisen, grotendeels zijn verricht, met uitzondering van een noodtrap op station Weesperplein in verband met de asbestvondst. Aangegeven wordt dat DIVV verwacht dat de werkzaamheden zullen doorlopen tot eind 2011 en dat dit ook gevolgen zal hebben voor de datum waarop de gebruiksmelding kan worden gedaan.³²⁶

Op 5 september 2011 wordt de tunnel weer in gebruik genomen en rijdt de metro weer. Per brief wordt de gemeenteraad geïnformeerd over het verloop van de buitendienststelling: *“Alle werkzaamheden waarvoor sluiting van de tunnel nodig was, zijn uitgevoerd. De vervolgwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd met een rijdende metro.”*³²⁷ De door DIVV verwachte vertraging bij de oplevering van het werk en de gebruiksmelding blijft onvermeld. De keuze voor de positieve toon in deze berichtgeving zou volgens betrokkenen het resultaat zijn geweest van *“een bestuurlijke afweging door de wethouder”*.³²⁸

8 Deelproject VWM loopt volkomen vast (sep. 2011 – dec. 2011)

De metro rijdt inmiddels weer, maar het werk is nog niet af. Lang niet alle geplande werkzaamheden waarvoor de buitendienststelling noodzakelijk was zijn voltooid. Hoeveel werk nog moet worden verzet is niet bekend, het zicht op de financiën is zoek en het vertrouwen in CSWE is volledig verdwenen. Het lukt ook niet om tot een nieuw gedragen plan te komen met DMB. Voor DMB is opnieuw langdurig uitstel niet acceptabel. Tot overmaat van ramp wordt het werk vanwege een asbestincident ook nog stilgelegd door de arbeidsinspectie. Het deelproject Vluchtwegmaatregelen is volkomen vastgelopen.

8.1 Groot deel van het werk is nog niet af

Op 9 september 2011 wordt wethouder Wiebes geïnformeerd door DIVV dat er wordt aangestuurd op een afronding van het werk voor het einde van 2011. Mogelijk is daarvoor alsnog een beperkte buitendienststelling tijdens een weekend voor nodig. Eén van de knelpunten is het bouwen van een noodtrap op station Weesperplein waarvoor waarschijnlijk de metro opnieuw buiten gebruik zal moeten worden gesteld.³²⁹ Intern wordt geconstateerd dat de kwaliteit van het geleverde werk tekortschiet en regelmatig over moet worden gedaan. Vanwege asbest is bij station Weesperplein een vertraging ontstaan van circa 2 maanden.³³⁰

Eveneens op 9 september 2011 schrijft CSWE in een formeel verzoek tot bouwtijdverlenging dat zij verwacht nog 300 dagen nodig te hebben om het werk op te leveren. De verwachte opleverdatum zou daarmee medio 2012 worden.³³¹ De projectorganisatie vindt dit verzoek onvoldoende onderbouwd en neemt het niet in behandeling.³³² Hoeveel werk er precies nog moet worden verzet en hoeveel tijd hiervoor nodig is, blijft onduidelijk. Grove ramingen in oktober 2011 gaan uit van een werk dat 40% gereed is (schatting van CSWE) tot 20% (schatting IBA).³³³ Pas eind november 2011 komt CSWE met een meer precieze raming van de stand van het werk. Van het werk dat in de buitendienststelling had moeten worden verricht, is slechts 30% daadwerkelijk gerealiseerd. Van de overige werkzaamheden is slechts zo'n 50% gedaan.³³⁴

8.2 Een duidelijk financieel beeld blijft ontbreken

In interne financiële overzichten wordt al maanden rekening gehouden met een tekort van rond de € 6 miljoen bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Medio september wordt geconstateerd dat het actuele tekort € 6,4 miljoen bedraagt. Het is echter sterk de vraag in hoeverre dit een realistische raming is. De risico's van het deelproject moeten nog worden geactualiseerd en financieel doorvertaald. Ook is er nog veel onduidelijk over de omvang van meer- en minderwerk en scopewijzigingen. De claims over en weer tussen DIVV en CSWE maken dat het financieel eindbeeld onduidelijk is. Het valt niet uit te sluiten dat er nog een substantieel bedrag aan CSWE zal moeten worden betaald (schattingen tussen de € 4 - € 8 miljoen).³³⁵

Ondanks deze onzekerheden wordt eind oktober wethouder Wiebes gemeld dat het gehele project ROL naar verwachting precies binnen het actuele projectbudget van € 275 miljoen past. Daarbij wordt expliciet gesteld dat op basis van zogenaamde MonteCarlo-simulaties reserveringen zijn opgenomen voor de geïnventariseerde risico's. Wél wordt opgemerkt dat de financiële risico's van het deelproject Vluchtwegmaatregelen binnenkort weer kritisch onder de loep worden genomen. De verwachting wordt daarbij uitgesproken dat de post onvoorzien in het project ROL voldoende zal zijn om eventuele tegenvallers op te vangen die uit deze nadere beschouwing kunnen voortkomen.³³⁶ Uit niets blijkt dat de projectorganisatie op dat moment niet beschikte over betrouwbare, geactualiseerde en doorgerekende financiële overzichten voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen.

8.3 Problemen worden wederom niet gesignaleerd in PAT-rapportage

Ook deze keer komen de grote problemen in het project niet of nauwelijks tot uitdrukking in de rapportage van het PAT-team over het project ROL. Op basis van beschikbare informatie per 15 september 2011 staan de stoplichten in de rapportage op 'groen' (met uitzondering van omgevingsmanagement dat op 'oranje' staat). Ten aanzien van het deelproject Vluchtwegmaatregelen worden uitsluitend als aandachtspunten genoemd de formele afhandeling van de gebruiksmelding en de afwikkeling van de claim met CSWE over de mislukte buitendienststelling van de zomer van 2010.³³⁷

8.4 Arbeidsinspectie legt werk stil na asbestvondst

Op 18 oktober 2011 komen de werkzaamheden volledig tot stilstand. De Arbeidsinspectie legt het werk stil nadat op 13 oktober 2011 asbest is aangetroffen in een ruimte waarin CSWE werkzaamheden verricht.³³⁸ Wethouder Wiebes wordt hierover aanvankelijk per SMS geïnformeerd, echter dit bericht komt niet aan. Pas op 24 oktober 2011 wordt de wethouder per e-mail over het voorval bericht en op 28 oktober meer uitgebreid via de weekmap. In de weekmap wordt eveneens gemeld dat er nog steeds geen nieuwe planning is, en dat de projectorganisatie inschat dat het werk op zijn vroegst in het tweede kwartaal van 2012 gereed kan zijn. De gebruiksmelding zal ook niet voor 2012 in orde zijn gebracht.³³⁹ Van dit laatste wordt niet verwacht dat het tot grote problemen zal leiden. Verwezen wordt naar Rotterdam waar het metrosysteem op dat moment ook niet voldeed aan alle relevante eisen voor brandveiligheid en het lijkt onwaarschijnlijk dat er alleen in Amsterdam zal worden gehandhaafd door de VROM-inspectie.³⁴⁰

De commissie VVL wordt op 31 oktober 2011 per brief geïnformeerd over de problemen bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Na een uitvoerige verwijzing naar eerdere brieven waarin de problemen bij het deelproject zijn gemeld (maar zonder verwijzing naar de brief van 5 september 2011 waarin nog werd gemeld dat de buitendienststelling succesvol was verlopen), stelt de wethouder dat CSWE recentelijk heeft aangegeven het werk niet voor 31 december 2011 te kunnen afronden. In dezelfde brief wordt ook melding gemaakt van het stilleggen van het werk door de arbeidsinspectie en de verwachting dat het werk pas in de loop van 2012 afgerond kan worden. De schuld voor het stilleggen van het werk door de arbeidsinspectie wordt in de brief bij CSWE gelegd. Over de kosten van het deelproject wordt

daarom opgemerkt dat de extra verdragingskosten worden betrokken in de aansprakelijkheidsstelling die al bij CSWE is neergelegd.³⁴¹

8.5 Zoeken naar oplossingen: hoe nu verder met CSWE?

Met CSWE wordt inmiddels op steeds meer fronten ruzie gemaakt. Bij de discussie over de wederzijdse claims als gevolg van de mislukte buitendienststelling in de zomer van 2010 zijn geen vorderingen gemaakt.³⁴² Daar komt nu een discussie bij over de problemen bij de buitendienststelling in de zomer van 2011 en de daardoor ontstane vertraging. DIVV heeft na het niet halen van de overeengekomen opleverdatum van 1 september 2011, CSWE opnieuw in gebreke gesteld.³⁴³ Ook loopt er inmiddels een discussie over de nieuwe planning. De door CSWE ingediende plannings voldoen volgens de projectorganisatie telkens niet en zijn niet akkoord. CSWE stelt daarentegen dat DIVV wel degelijk al heeft ingestemd met de nieuwe planning.³⁴⁴ Na het stilleggen van het werk door de arbeidsinspectie is er ook een verschil van mening over wie hier schuldig aan is. DIVV legt de schuld bij CSWE: CSWE had moeten weten dat er in de desbetreffende ruimte asbest aanwezig was. CSWE legt daarentegen de schuld bij DIVV die een onvoldoende inventarisatie van het aanwezige asbest zou hebben uitgevoerd.³⁴⁵

DIVV maakt eind oktober 2011 in een memo aan wethouder Wiebes het vermoeden kenbaar dat CSWE zich niet inspant om het werk nu snel af te ronden. Er wordt een toenemende juridische houding bij CSWE gesignaleerd, het maken van een nieuwe planning wordt niet serieus opgepakt en er lijkt geen 'sense of urgency' te zijn bij het oplossen van de stillegging van het werk. DIVV stelt dat de geloofwaardigheid van de gemeente als opdrachtgever van dit werk nu onder druk komt te staan. DIVV adviseert daarom dat besloten moet worden of er op de huidige voet met deze aannemer verder moet worden gegaan of dat een hardere, juridische aanpak moet worden gevolgd, met als mogelijke consequentie dat een nieuwe aannemer moet worden gezocht.

Voorafgaand aan een persoonlijk gesprek tussen wethouder Wiebes en CSWE analyseert DIVV de verschillende mogelijkheden in de aanpak. Doorgaan op de huidige voet wordt als politiek onhoudbaar beoordeeld. Ontbinden van het contract met CSWE wordt daarentegen ook niet als een reële optie gezien: het leidt tot een vertraging van 1,5 tot 2 jaar, leidt tot meer kosten en het is de vraag of met een nieuwe aannemer het werk nu wel snel kan worden afgerond. Daarom wordt een derde scenario geadviseerd: druk opvoeren bij CSWE en pas later, indien nodig, juridische stappen zetten.³⁴⁶ Ook wordt aan de wethouder voorgesteld om in het gesprek direct deze aanpak toe te passen.³⁴⁷

Het gesprek leidt ertoe dat begin november CSWE een planning indient die door DIVV als realistisch wordt beoordeeld. In deze planning is het werk gereed op 1 september 2012.³⁴⁸ Op 8 november 2011 wordt de strategie en de nieuwe planning in het college besproken. Het college dringt bij deze bespreking erop aan dat het halen van de planning geborgd wordt door middel van een bonus/malus regeling.³⁴⁹ Daarnaast wil het college meer weten van het standpunt van DMB ten aanzien van de nieuwe planning alvorens een definitief besluit kan worden genomen.³⁵⁰

8.6 DMB verzet zich hevig tegen verlengen gedoogperiode

DMB heeft al eerder aangegeven ontevreden te zijn over de voortgang van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Na de mislukte buitendienststelling in de zomer van 2010 gaf DMB aan dat zij de indruk had dat er geen 'sense of urgency' was bij DIVV. Dit neemt niet weg dat DMB uiteindelijk wel destijds de plannen (waarin nog werd aangestuurd op een gebruiksmelding eind 2011) heeft onderschreven. Zo heeft DMB begin 2011 aan de VROM-inspectie duidelijk gemaakt dat zij verwacht dat met de aanpak van DIVV het "realiseren van een adequaat brandveilig gebruiksniveau [...] per 1 januari 2012" haalbaar is.³⁵¹

Nu het deelproject opnieuw in de problemen is gekomen, is deze planning niet meer haalbaar en neemt de onvrede bij DMB toe. DMB geeft in een interne e-mailwisseling aan dat DIVV te veel de nadruk legt op asbest als oorzaak van de vertraging, "met sommige werkzaamheden die in de zomer zouden worden gedaan, is nog niet eens gestart [...]." Ook verwerpt DMB de suggestie dat al is ingestemd met uitstel voor het indienen van de gebruiksmelding en stelt dat langer uitstel niet aanvaardbaar is. "Sluiting van de metro wegens te lang voortdurende onveiligheid is en blijft een optie."³⁵² De vertraging is inmiddels ook bij de VROM-inspectie gemeld (de Tweede Kamer moet hierover mogelijk worden geïnformeerd). Als de VROM-inspectie tot het oordeel zou komen dat het college onvoldoende invulling geeft aan de rol van bevoegd gezag door niet daadkrachtig in te grijpen, kan het college hiervoor op de vingers worden getikt door de minister van Infrastructuur en Milieu.³⁵³

Een ander aandachtspunt blijft de bouwveiligheid. In de zomer dreigde DMB al met het opleggen van een dwangsom omdat de bouwveiligheid in het geding was, in het bijzonder ten aanzien van de vluchtwegen. In oktober 2011 is ook door DMB en DIVV gezamenlijk geconstateerd dat de beschikbaarheid van de vluchtwegen onvoldoende is en niet acceptabel.³⁵⁴ Afgesproken wordt dat DIVV toezicht zal houden op de toegankelijkheid van de vluchtwegen en hierover wekelijks zal rapporteren.³⁵⁵ Desondanks stelt DMB medio november 2011 na een inspectie vast dat op vrijwel geen enkel station de maatregelen met betrekking tot veilig vluchten worden nageleefd.³⁵⁶

Daarnaast loopt er ook een discussie met de afdeling Beheer van DIVV die verantwoordelijk is voor de gebruiksmelding. Punt van discussie zijn de precieze maatregelen die gerealiseerd moeten worden om het vereiste veiligheidsniveau te bereiken voor de gebruiksmelding. In de zomer van 2011 wordt een onderzoek afgerond naar het beoogde veiligheidsniveau (de 'scenario-analyse'). De uitkomst van dit onderzoek, waarin zowel medewerkers van DIVV als van DMB participeerden, is dat op onderdelen er aanvullende maatregelen zowel op organisatorisch en procedureel vlak als op installatietechnisch vlak noodzakelijk zijn om het gewenste veiligheidsniveau te bereiken. DIVV stelt in reactie op de scenario-analyse voor om voor de gebruiksmelding alleen die infrastructurele maatregelen te treffen die binnen de huidige scope van het deelproject Vluchtwegmaatregelen vallen. De overige infrastructurele maatregelen kunnen volgens DIVV niet meegenomen worden in de gebruiksmelding. Het gaat hier om het aanbrengen van een camera- en omroepinstallatie in de tunnel en het beloopbaar maken van het ballast bed in de tunnel. Deze maatregelen zullen waar mogelijk in een later stadium (bij de stationsrenovaties) worden meegenomen.³⁵⁷ DMB laat daarop weten deze restpunten wel mee te nemen in het kader van de gebruiksmelding. Daarbij wordt opgemerkt dat DIVV door

de scenario-analyse uit te voeren nadat de bouwvergunning al was afgegeven bewust het risico heeft genomen dat aanvullende maatregelen nodig zouden zijn.³⁵⁸

De relatie tussen DIVV en DMB is inmiddels ronduit slecht en wordt door de projectorganisatie ROL later gekenschetst als “oorlog”.³⁵⁹ DMB en DIVV komen dan ook niet met een gezamenlijk advies voor het college ten aanzien van de nieuwe planning. De nieuwe planning van DIVV waarbij het werk opgeleverd zal worden in september 2012, impliceert volgens DMB dat de gedoogperiode moet worden verlengd tot eind 2012. In een notitie voor wethouder Van Poelgeest geeft DMB aan dit niet aanvaardbaar te vinden. De periode waarin de metro niet voldoet aan de minimale veiligheidseisen duurt volgens DMB zo twee en een half jaar langer dan aanvankelijk bedoeld (en toegezegd aan onder meer de VROM-inspectie). Sterker nog, DMB signaleert dat zolang de bouwwerkzaamheden niet zijn afgerond, het veiligheidsniveau nog lager is dan voor de start van de werkzaamheden. Dit komt mede doordat de nooduitgangen in de tunnels al buiten gebruik zijn gesteld, maar de installaties voor rook- en warmteafvoer nog niet werken. DMB vindt dat het nu tijd is om te kiezen voor veiligheid en niet voor behoud van mobiliteit. De tunnel moet dicht zodat er in een langdurige periode gewerkt kan worden aan het realiseren van de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. DMB stelt daarom voor om het college te laten besluiten het gedogen van de huidige situatie per 1 maart 2012 te beëindigen.³⁶⁰ Op 22 november 2011 wordt dit advies gelijktijdig met het advies van DIVV voorgelegd aan het college ter besluitvorming.³⁶¹

8.7 Gedoogperiode voor Oostlijn wordt voorlopig verlengd tot 1 april 2012

In de gelijktijdige voordracht van DIVV lijkt het advies van DMB net even anders geïnterpreteerd te worden: volgens de voordracht van DIVV dringt DMB erop aan dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen op 1 maart 2012 gereed moet zijn. Dit is volgens DIVV niet realistisch, dat zou immers betekenen dat de metro per direct buiten dienst moet worden gesteld. Voor DIVV is het alleen met het aanpakken van CSWE mogelijk om op een verantwoorde manier de metro in de loop van 2012 te laten voldoen aan alle eisen.³⁶² Het college stelt hierop wederom het definitieve besluit uit. Eerst moet duidelijk worden wat het standpunt van de VROM-inspectie is.³⁶³ Ook wordt aan Arcadis opdracht gegeven het huidige veiligheidsniveau te onderzoeken en te vergelijken met de situatie voor de start van het deelproject.

Op 28 november 2011 geeft de VROM-inspectie aan zich ernstig zorgen te maken. De brandveiligheid is nog steeds niet op orde, het proces verloopt erg traag en de veiligheid is in het geding. De VROM-inspectie benadrukt echter ook dat het aan de gemeente is om haar bestuurlijke verantwoordelijkheid als bevoegd gezag in te vullen.³⁶⁴ Arcadis brengt haar rapport uit op 6 december 2011. In dit rapport concludeert Arcadis dat het veiligheidsniveau licht verbeterd is ten opzichte van 2006 (en ook ten opzichte van 2009). Het feit dat de nooduitgangen van de tunnel inmiddels zijn gesloten (een punt waar DMB problemen mee had) wordt als neutraal beoordeeld.³⁶⁵

DIVV concludeert op basis van het rapport van Arcadis dat, met opvolging van enkele aanbevelingen, het uitvoeren van de werkzaamheden niet leidt tot een onacceptabel veiligheidsniveau en dat daarmee het plan van DIVV uitgevoerd kan worden.³⁶⁶ DMB verwerpt deze conclusie en wijst daarbij onder andere op tekortkomingen in het onderzoek

van Arcadis. Zo is volgens DMB bij de vergelijking geen rekening gehouden met de aanwezigheid van poortjes voor de OV-chipkaart en de aanwezigheid van brandbaar bouw-materiaal. Daarnaast vindt DMB het problematisch dat DIVV geen opvolging geeft aan de aanbeveling om de capaciteit van de vluchtwegen te vergroten omdat daarvoor geen mogelijkheden zouden zijn.³⁶⁷ Opnieuw komt er geen eensgezind voorstel van DMB en DIVV voor het college. Op 20 december 2011 wordt uiteindelijk de voordracht van DIVV besproken in het college. In deze voordracht wordt ook het meningsverschil met DMB toegelicht, maar het advies blijft de gedoogperiode te verlengen tot eind 2012.³⁶⁸ Het college besluit echter om het gebruik van de metrotunnel te blijven gedogen tot 1 april 2012, daarna zal een nieuwe afweging worden gemaakt.³⁶⁹

8.8 Onderhandelingen met CSWE over financiële afspraken

Inmiddels voert DIVV ook gesprekken met CSWE over het maken van nieuwe financiële afspraken waarmee de problemen en discussies uit het verleden kunnen worden beslecht en waarmee het deelproject Vluchtwegmaatregelen kan worden afgerond. Eind november worden hiertoe door CSWE mondelinge voorstellen gedaan.^{xviii} Een (ongedocumenteerd) voorstel hield in dat zowel DIVV als CSWE de wederzijdse claims zouden laten vervallen waarna het werk voor € 8 miljoen extra afgemaakt kon worden.³⁷⁰ In een bespreking op 30 november 2011 deed CSWE het voorstel om in 2012 op te leveren tegen de gecalculerde kostprijs verhoogd met 5% wat eveneens neerkomt op een verhoging van de aanneemsom met circa € 8 miljoen.³⁷¹ Financiële ruimte om op deze voorstellen serieus in te gaan was er nauwelijks, wethouder Wiebes had laten weten dat er hooguit € 1 miljoen extra beschikbaar was. Daarnaast schatte de projectorganisatie in dat de juridische positie ten opzichte van CSWE dusdanig sterk was dat CSWE niet in deze mate tegemoet hoefde te worden gekomen.³⁷²

Ondanks dat de standpunten nog ver uit elkaar liggen worden de gesprekken voortgezet. De projectorganisatie onderkende dat om het werk af te maken de patstelling met CSWE moest worden doorbroken en huurde hiervoor een ervaren onderhandelaar in.³⁷³ In de eerste helft van december ligt er een voorstel van CSWE om, inclusief meerwerk, het werk af te maken voor € 52 miljoen (een verhoging met ca. € 10 miljoen) en daarbij de claims te laten vervallen. DIVV schat nog steeds in dat de juridische positie erg sterk is. Wél worden daarbij nu voor het eerst enkele kanttekeningen geplaatst naar aanleiding van overleg met juristen die ook betrokken zijn bij de Noord/Zuidlijn. Deze kanttekeningen hebben betrekking op de mogelijkheid dat CSWE kan aanvoeren dat de opdracht voor de eerste buitendienststelling in 2010 niet realistisch was, dat er veel hiaten in het bestek zaten en dat een toereikende inventarisatie van asbest ontbrak. De inschatting van DIVV is echter dat er “*voldoende aanknopingspunten*” zijn om hierop te reageren.^{xix} Door de onderhandelaars wordt het voorstel

^{xviii} Het moment waarop CSWE voorstellen zou hebben gedaan (en de voorwaarden die daarbij werden gesteld) zijn niet exact op dezelfde wijze weergegeven door betrokkenen. De weergave in dit relaas gaat uit van de op basis van gehouden interviews en het verslag van een bespreking tussen CSWE en DIVV meest waarschijnlijke scenario.

^{xix} In de notitie (d.d. 15 december 2012) opgesteld ten behoeve van de directeur projecten van DIVV waarin de onderhandelingen en het verdere proces worden beschreven wordt zelfs expliciet gemeld dat de juristen ‘*na bestudering van de stukken positief [zijn] over de juridische positie van DIVV. Er wordt een notitie opgesteld waarbij dit verder*

gedaan om in te zetten op een “allesomvattende regeling” voor in totaal € 44 miljoen. Het is de bedoeling om in verdere gesprekken en onderhandelingen in januari 2012 tot een definitieve regeling met CSWE te komen.³⁷⁴ De onderhandelaars waren positief over de mogelijkheden om tot een regeling te komen. Hoewel CSWE een projectdirecteur had aangesteld die, in de beleving van de onderhandelaars, een duidelijke opdracht had het project “zwarte cijfers” te laten schrijven en CSWE inmiddels ook ondersteund werd door advocaten, had de projectorganisatie de indruk dat CSWE het werk nog wel wilde afmaken. Er was geen sprake van een “halleluja” houding, er moest immers nog veel geregeld worden, maar men had niet het gevoel te trekken aan een “dood paard”.³⁷⁵ Aan het onderhandelingsproces kwam echter een abrupt einde door de plotselinge overdracht van het project ROL van DIVV aan Dienst Metro i.o. (hierna Dienst Metro^{xx}).³⁷⁶

8.9 College besluit tot versnelde overdracht van het project aan Dienst Metro

Op 6 december 2011 heeft het college besloten dat het project ROL versneld zal worden ondergebracht bij Dienst Metro. Dit besluit komt voor vrijwel alle betrokkenen bij zowel DIVV als bij Dienst Metro en de Bestuursdienst volkomen onverwacht.³⁷⁷ In november 2011 heeft de directeur DIVV samen met wethouder Wiebes en de gemeentesecretaris de versnelde overdracht van project ROL besproken.³⁷⁸ Op 6 december 2011 wordt in de collegevergadering de directeur van Dienst Metro ingelicht over dit voornemen en wordt ook direct het besluit tot versnelde overdracht genomen. Dienst Metro was niet eerder betrokken geweest bij dit besluit van het college.³⁷⁹ Het college besluit hiertoe omdat vanwege de problemen bij het project ROL de directe inzet van deskundigheid en ervaring die deze nieuwe dienst al heeft opgedaan bij de Noord/Zuidlijn wenselijk en noodzakelijk wordt geacht. Dienst Metro krijgt de opdracht een screening uit te voeren zodat de verantwoordelijkheid voor het project per 1 januari 2012 van DIVV kan worden overgenomen.³⁸⁰ Op 22 december 2011 wordt de commissie VVL geïnformeerd over deze ingreep van het college.³⁸¹

wordt onderbouwd. Volgens zowel de opsteller van deze notitie als de betrokken jurist is dit een te stellige weergave geweest. In feite had op dat moment slechts een globaal gesprek over het dossier plaatsgevonden met de jurist en was er nog geen sprake geweest van bestudering van het dossier (bron: interviews d.d. 19 oktober 2015 en 21 oktober 2015).

^{xx} Per 1 januari 2012 hanteerde Dienst Metro de naam Dienst Metro i.o., daarna de naam Dienst Metro tot de gemeentelijke reorganisatie per 1 januari 2015. Na 1 januari 2015 wordt de naam RVE Metro en Tram gebruikt. Omwille van de leesbaarheid wordt gedurende de hele periode waarop dit onderzoek betrekking heeft de naam Dienst Metro gehanteerd.

9 Herstart onder Dienst Metro (dec. 2011 – sep. 2013)

Het deelproject Vluchtwegmaatregelen moet door Dienst Metro worden herstart. Hiervoor moet eerst de balans worden opgemaakt: waar staat het deelproject nu precies? Dienst Metro constateert dat er sprake is van een project dat 'out of control' is en waar talrijke problemen zich voordoen. Er is sprake van een omvangrijk tekort. In deze periode is het vervolgens de taak van Dienst Metro om tot een nieuw plan van aanpak te komen om het deelproject tot een goed einde te brengen. Een belangrijke rol speelt daarbij het herstellen van de relatie met CSWE en het uitonderhandelen van overeenkomsten met CSWE om het werk af te maken. Ook neemt Dienst Metro medio 2012 de beheerdersrol van DIVV over en wordt daarmee verantwoordelijk voor het proces om op tijd de gebruiksmelding te doen. Met DMB moet overeenstemming worden bereikt over de eisen waaraan moet worden voldaan voor een succesvolle gebruiksmelding. Maar voordat er sprake kan zijn van een gebruiksmelding moet eerst het werk volgens plan afgerond worden. Hiervoor wordt ingezet op een derde buitendienststelling in de zomer van 2013.

9.1 Collegebesluit plaatst Dienst Metro voor voldongen feit

Het besluit om het project ROL per 1 januari 2012 onder te brengen bij Dienst Metro betekent dat een proces wordt versneld, waarbij de projectorganisatie Noord/Zuidlijn moet worden omgevormd tot een dienst die zowel verantwoordelijk wordt voor meerdere infrastructurele projecten voor tram en metro als voor het beheer van de infrastructuur. Binnen de directie van Dienst Metro is dit een ontwikkeling die niet onverdeeld wordt gesteund. Zo bestond de vrees dat een bredere portefeuille van projecten en de noodzaak de aandacht over deze projecten te verdelen ertoe zou kunnen leiden dat men zich onvoldoende zou kunnen concentreren op de Noord/Zuidlijn. Uiteindelijk geeft voor de directie van Dienst Metro de doorslag de overweging dat het opleveren van een werkend vervoerssysteem voor de Noord/Zuidlijn sterk vervlochten en afhankelijk is van de overige metro- en traminfrastructuur, de projecten die daarbij lopen en het beheer hiervan.³⁸²

Tegen deze achtergrond moet nu plotseling versneld het project ROL worden overgenomen. Dienst Metro "[zat] *niet op het project ROL ... te wachten.*"³⁸³ Een betrokkene geeft aan dat hij zich afvraagt of Dienst Metro bij een reguliere overdracht een project in dergelijke staat zou hebben geaccepteerd.³⁸⁴ Het besluit van het college werd ervaren als een voldongen feit.³⁸⁵ Dienst Metro heeft nog wel bedongen dat er eerst een screening kon worden uitgevoerd waarin beoordeeld kan worden of het haalbaar was om het project af te ronden. Pas daarna kon de overdracht definitief per 1 januari 2012 plaatsvinden.³⁸⁶ Dit betekent dat binnen een paar weken Dienst Metro zich een beeld moest vormen van het project ROL. Een heidense klus waarvan men zich terdege bewust is dat het slechts een grove indicatie oplevert van de werkelijke staat van het project en de mogelijkheden om het project af te ronden.³⁸⁷

9.2 De balans wordt opgemaakt: Dienst Metro schetst dramatisch beeld

Voor Kerst 2011 heeft Dienst Metro de screening afgerond en rapporteert aan het college over haar bevindingen. Het beeld dat wordt geschetst is dramatisch: het project is “*niet in control*” en het plan is niet “*maakbaar*”. De beheersingsprocessen zijn volgens Dienst Metro niet op orde. De planningssystematiek is ondermaats, de kwaliteit van de prognoses “*rammelt*” en de volledigheid en kwantificering van het risicodossier is twijfelachtig. Nieuwe tegenvallers in termen van tijd en geld zijn zeer waarschijnlijk.

Dienst Metro twijfelt ook aan de kwaliteit van de bemensing van de functies gerelateerd aan projectbeheersing. De samenwerking tussen DIVV en IBA wordt als moeizaam omschreven. De onderlinge communicatie is beperkt en de verdeling van verantwoordelijkheden tussen DIVV en IBA is voor CSWE volgens Dienst Metro ook onduidelijk. In algemene zin signaleert Dienst Metro ook dat de bemensing van de projectorganisatie voor twee derde deel wordt vervuld door externe inhuur, waarbij externe inhuur vaak voor sleutelposities in de uitvoering plaatsvindt. Ambtenaren vervullen voornamelijk ondersteunende functies en zitten in de staf.

Niet alleen bij de projectbeheersing signaleert Dienst Metro problemen, maar ook bij het veiligheidsconcept en de gebruiksmelding zijn er onduidelijkheden aangezien er verschillende interpretaties zijn van het veiligheidsconcept: “*zorgen extra installaties wel voor extra veiligheid?*” Ook zijn er onduidelijkheden in de rol- en taakverdeling ten aanzien van veiligheid. Tussen DIVV en DMB is er volgens Dienst Metro sprake van een conflictsituatie.

Ook over het geleverde werk door CSWE toont Dienst Metro zich kritisch. CSWE levert matige kwaliteit en is intern slecht georganiseerd. De verschillende combinanten lijken ieder voor zich te opereren en elkaar onderling aansprakelijk te houden. Dienst Metro typeert de kwaliteit van het contract met CSWE als gemiddeld, maar signaleert ook dat er onduidelijkheid is ten aanzien van de verantwoordelijkheden voor het ontwerpwerk. Van samenwerking tussen DIVV en CSWE is in feite geen sprake, hiervoor ontbreekt het aan vertrouwen. Ten aanzien van de wederzijdse claims (beiden geschat op € 8 miljoen) stelt Dienst Metro dat de positie van DIVV verdedigbaar is, maar dat er wel sprake is van een aanzienlijk procesrisico. Dienst Metro merkt ook op dat de conflictgerichte strategie richting CSWE niet bevorderlijk is voor het op tijd opleveren van het werk.

Tot slot constateert Dienst Metro dat het omgevingsmanagement en de communicatie van de projectorganisatie tekort schiet. Het beeld dat Dienst Metro heeft van de kwaliteit van de informatie die naar het college gaat is wisselend. Opgemerkt wordt dat de melding van het asbestincident in oktober 2011 het college niet tijdig heeft bereikt.³⁸⁸

DIVV heeft eind december een andere kijk op de stand van het project. De projectmanager ROL schetst half december 2011 ten behoeve van Dienst Metro in een managementreview de stand van zaken. Naar zijn mening is de projectbeheersing redelijk op orde, laten de financiële prognoses een stabiel beeld zien en sluiten deze prognoses binnen het projectbudget. Wél ziet hij verbeterpunten bij het risicomangement. Het grootste probleem is volgens de projectmanager het gebrekkig functioneren van de aannemer. Hij verwijst hierbij onder andere naar de eerdere rapportages van de value engineer in 2010 en 2011 die volgens hem ook de

gebrekkige voortgang in het deelproject Vluchtwegmaatregelen voor het overgrote deel toeschrijft aan het niet integraal werken door de aannemer. Ook wordt in de managementreview ingegaan op de laatste stand van zaken in de gesprekken met de aannemer om tot een nieuwe aanpak en een financiële regeling te komen. Hierover wordt vermeld dat er na bestuurlijke druk recentelijk een nieuwe planning is overeengekomen en dat er overeenstemming is over de principes voor nieuwe financiële afspraken. “*Over de bedragen lopen de meningen (uiteraard fors) uiteen*”, maar het is de bedoeling eind januari 2012 definitieve financiële afspraken te maken waarin alle discussies over claims, meer- en minderwerk en het basiscontract zijn opgenomen.³⁸⁹

De negatieve toon van de screening door Dienst Metro komt voor DIVV als een verrassing. Betrokkenen bij DIVV en bij de Bestuursdienst hadden de indruk dat het oordeel van Dienst Metro “*politiek getint*” was en tot doel had om momentum te creëren voor een vraag om extra tijd en geld.³⁹⁰ In een formele reactie op de screeningsrapportage van Dienst Metro stelt DIVV dat er sprake is van een onvoldoende genuanceerd beeld. DIVV vindt dat de rapportage ten onrechte het beeld oproept dat het deelproject in de problemen is gekomen doordat de projectorganisatie niet goed functioneerde. DIVV wijst daarbij ook naar de verbeteringen in de projectorganisatie zijn doorgevoerd naar aanleiding van het onderzoek door het challenge-team in het najaar van 2010. Naar de mening van DIVV is het gebrekkige functioneren van CSWE in het rapport onderbelicht gebleven. Ondanks extra inzet bleef CSWE structureel ondermaats werk leveren en werden gemaakte afspraken niet nagekomen. Ook de moeizame relatie met DMB is terug te voeren op “*de falende aannemer*”. De aanpak van CSWE is, zo benadrukt DIVV, ook uitdrukkelijk bestuurlijk afgestemd. DIVV stelt ook dat het college frequent geïnformeerd werd over het deelproject (“*soms – zo kreeg [DIVV] de indruk – zelfs vaker dan hen lief was*”).³⁹¹

Op basis van de uitkomsten van de screening adviseert Dienst Metro het college om de strategie richting CSWE te herzien, het projectmanagement te veranderen en verder te professionaliseren en de samenwerking met binnen- en buitengemeentelijke belanghebbenden te verbeteren. Dienst Metro geeft aan dat hiervoor tijd nodig is. Medio maart 2012 verwacht Dienst Metro een nieuwe planning voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen gereed te hebben.³⁹²

9.3 Ingrepen in projectorganisatie: projectmanager ROL en IBA worden vervangen

De overdracht van het project ROL naar Dienst Metro leidt ook direct tot ingrepen in de projectorganisatie. De projectmanager ROL wordt vervangen en ook aan de betrokkenheid van IBA komt een einde. In het geval van de projectmanager ROL kwam dit besluit als een verrassing. Totdat hij hierover een bericht kreeg in zijn Kerstvakantie ging hij ervan uit dat hij als projectmanager onder Dienst Metro door zou gaan. De nieuwe projectmanager is afkomstig uit de Noord/Zuidlijn organisatie.³⁹³ Dienst Metro spant zich in om zoveel mogelijk kennis over het project ROL te verzamelen bij (voormalige) leden van de projectorganisatie. Hiertoe worden circa 30 gesprekken gevoerd. Ook wordt het dossier dat IBA als directievoerder heeft opgebouwd over het functioneren van CSWE overgedragen.³⁹⁴ De betrokkenheid van medewerkers van DIVV en IBA die niet overgaan naar Dienst Metro komt hier

grotendeels mee ten einde. Er is volgens deze betrokkenen geen sprake van een warme overdracht.³⁹⁵

9.4 Onderzoek naar mogelijkheid tot ontbinding contract CSWE

Een belangrijke vraag waar Dienst Metro zich voor ziet gesteld is: hoe nu verder? Vanuit deze vraag wordt uitvoerig onderzocht of het mogelijk is om afscheid te nemen van CSWE. Dezelfde jurist die in een eerder stadium door DIVV bij het project ROL is betrokken wordt gevraagd de mogelijkheden in beeld te brengen. Al snel wordt geconstateerd dat het opzeggen van het contract of het beëindigen van het werk in onvoltooide staat financieel zeer onaantrekkelijk is voor de gemeente. De resterende optie is het contract te laten ontbinden op grond van verzuim door CSWE.³⁹⁶ Deze optie heeft als consequentie dat CSWE betaald moet worden voor het werk dat zij heeft verricht en dat het nog niet afgeronde deel van het werk opnieuw zal moeten worden aanbesteed (geschat op € 21 miljoen op basis van de inschatting dat het werk voor de helft is uitgevoerd) en hierdoor naar verwachting minimaal 6 maanden zal vertragen. Ontbinding kent ook een belangrijk risico dat achteraf door de rechter wordt bepaald dat er geen goede grond voor ontbinding was, in dat geval kan CSWE aanspraak maken op een schadevergoeding of kan CSWE afdwingen het werk af te maken. De verwachting wordt uitgesproken dat CSWE zal betogen dat de problemen in het project aan de gemeente toerekenbaar zijn en daarom niet in verzuim is. Het gaat om argumenten zoals: *“het bestek was niet uitvoerbaar in daarvoor geplande periode, grote hoeveelheid wijzigingen, steeds nieuwe eisen en stillegging i.v.m. asbest.”* Deze argumenten kunnen volgens de jurist door de gemeente worden weersproken, maar *“geenszins [kan] worden uitgesloten dat CSWE geheel of gedeeltelijk in het gelijk wordt gesteld.”*³⁹⁷

In een latere juridische analyse wordt dit risico verder uitgewerkt. Gemeld wordt dat *“de Gemeente [op het eerste gezicht] met kracht van argument [kan] betogen dat in ieder geval een (aanzienlijk) deel van de vertraging aan CSWE toerekenbaar is. Met name ten aanzien van de vertraging door het niet benutten van de BDS 2010 ziet het papieren dossier er gunstig uit voor de Gemeente.”* Daarop volgt een belangrijke nuancering. Aangevoerd wordt dat CSWE kan betogen dat de voorbereidingstijd voor de buitendienststelling 2010 te kort is geweest vanwege de late ondertekening van het contract, dat er onduidelijkheden zijn ten aanzien van de mate waarin risico's zijn overgegaan van CSWE op de aannemer in ruil voor verlaging van de aanneemsom met € 10 miljoen en dat er onduidelijkheid is over de verantwoordelijkheden voor de nulmetingen. *“Hoewel op vrijwel al deze punten weer verweer kan worden gevoerd, dient er, mede gezien de feitelijke grondslag van deze argumenten, zeker rekening mee te worden gehouden dat ten minste een gedeelte daarvan in rechte succes zal hebben. Op grond van het voorgaande acht ik het aannemelijk dat in rechte zou worden geconcludeerd dat de vertraging toerekenbaar is aan omstandigheden die deels voor rekening van de ene partij komen en deels voor rekening van de andere partij.”*³⁹⁸ De juridische analyse heeft zich tot dan toe toegespitst op de vertraging die is ontstaan door het missen van de buitendienststelling van 2010, de oorzaken van de latere vertragingen zijn nog niet onderzocht.³⁹⁹ Een definitieve analyse van het verleden en de claimpositie van de gemeente was in maart 2012 nog niet gemaakt.⁴⁰⁰

9.5 Rapportage Dienst Metro: situatie veel ernstiger dan gedacht

Eind maart 2012 volgt de rapportage van Dienst Metro aan het college over de stand van zaken. De boodschap van Dienst Metro is dat de situatie veel ernstiger is dan eind 2011 al was gebleken. Volgens Dienst Metro is het al vanaf het begin misgegaan in het project doordat er geen duidelijkheid was over het contract en het ontwerp en er toch aan de buitendienststelling in de zomer van 2010 is begonnen: *“een mission impossible.”* Deze slechte start heeft vervolgens geleid tot een opeenstapeling van problemen. Dienst Metro constateert dat zowel de projectorganisatie als de aannemer verkeerd zijn georganiseerd waardoor integraliteit en samenhang ontbreken. Ook is volgens Dienst Metro de projectbeheersing ondermaats waardoor er nu onvoldoende zicht is op realistische kaders op het gebied van scope, tijd en geld: het project is *“niet in control”*. Verder ziet Dienst Metro tekortkomingen in de aansturing en de bemensing van het project. Kritisch is Dienst Metro ook over de strategie richting de aannemer: de *“huidige conflictgerichte strategie richting aannemer lijkt niet de meest geschikte om het werk tijdig op te leveren.”*

Dienst Metro ziet daarom als enige verantwoorde optie het deels opnieuw beginnen met het deelproject Vluchtwegmaatregelen en het orde op zaken stellen. Het advies van Dienst Metro luidt: geen risico's meer nemen met het project ROL. Dienst Metro kondigt aan te gaan werken aan een nieuw plan van aanpak op basis van een integraal, afgestemd en gedragen ontwerp voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen.⁴⁰¹

9.6 Dienst Metro beoordeelt juridische positie als zwak

Een belangrijke keuze die in de rapportage van Dienst Metro aan de orde komt is de vraag of met CSWE moet worden doorggegaan. In de aanloop naar deze rapportage blijkt er sprake van onduidelijkheid over de strekking van ontvangen juridische adviezen over de gevolgen van het ontbinden van het contract met CSWE en de hardheid van de juridische positie die ten grondslag liggen aan de beantwoording van deze vraag.

In een e-mail aan wethouder Wiebes en de gemeentesecretaris zet de directeur Dienst Metro uiteen dat er geen sprake is van een verschil van inzicht tussen juridische adviseurs ten aanzien van het ontbindingsscenario: dit wordt door zowel de jurist van Dienst Metro als door de Dienst Juridische Zaken (DJZ) onwenselijk geacht. Daarnaast licht hij toe dat door Dienst Metro gerekend wordt met € 17 miljoen aan meerkosten (*“verhoging risicoprofiel”*) op basis van de inschatting van de juridische positie ten opzichte van CSWE. Hierbij merkt hij op dat als de juridische positie *“ijzersterk”* zou zijn dit hypothetisch tot € 17 miljoen lagere meerkosten zou kunnen leiden, maar dat daarbij wel rekening moet worden gehouden met kosten van een minnelijk afscheid die worden geraamd op € 14 - € 20 miljoen. *“M.a.w. een evt. juridisch verschil van inzicht of inschatting is budgettair niet van doorslaggevend belang bij de afweging al dan niet door te gaan met de aannemer. In alle gevallen -juridisch sterke of zwakke positie- is doorgaan minder kostbaar dan afscheid nemen.”* Tot slot stelt de directeur Dienst Metro dat als de juridische positie toch sterker is dan nu door juristen van Dienst Metro wordt ingeschat dit zal blijken bij de afhandeling van de onderlinge claims als onderdeel van de beoogde intentieovereenkomst.⁴⁰²

De directeur DJZ bevestigt de weergave dat er overeenstemming is over de onwenselijkheid van ontbinding van het contract met CSWE. Tegelijkertijd benadrukt zij dat DJZ noch de gemeenteadvocaat op korte termijn een oordeel kan geven over de kwaliteit van de contractvorming en de sterkte of zwakte van de juridische positie van de gemeente in relatie tot dit contract. Ook stelt zij op korte termijn niet te kunnen beoordelen of de voorgestelde intentieovereenkomst daadwerkelijk een oplossing zal bieden. Om deze reden maakt zij een voorbehoud bij het voorgestelde beslispunt voor het college om door te gaan met de huidige aannemer en daartoe een intentieovereenkomst te sluiten, gericht op verbeterde samenwerking. De directeur DJZ sluit af met een opmerking over het proces: dit kwalificeert zij als kwetsbaar door de wijze van voorbereiding en de snelheid die nu wordt gemaakt. Daarbij wijst zij op risico's doordat *"er niet of nauwelijks collegiale toetsing heeft plaatsgevonden maar ook om de afwezigheid van de burgemeester, terwijl deze vanuit zijn zorgplicht juist verantwoordelijk is voor de zorgvuldigheid van het proces."*⁴⁰³

In de rapportage meldt Dienst Metro dat de juridische positie zwak is. De argumenten die hiervoor worden aangedragen zijn de korte voorbereidingstijd voor de buitendienststelling in 2010, de onduidelijkheid over de overdracht van risico's in relatie tot de daling in de aanneemsom van € 10 miljoen en onduidelijkheden in de verantwoordelijkheid voor nulmetingen. Ook worden aanvullende verwijten van CSWE vermeld dat de gemeente te laat of niet reageert op documenten van CSWE, er telkens nieuwe eisen worden gesteld die niet in het bestek waren opgenomen en dat het werk inmiddels stil is komen te liggen door de vondst van asbest. Resumerend stelt Dienst Metro dat het de *"verwachting [van] juridische adviseurs is dat [de] rechter voor een groot deel met CSWE mee zal gaan."*

In het verlengde van deze conclusie rekent Dienst Metro voor dat het breken met CSWE erg kostbaar is. Als het mogelijk zou zijn om minnelijk uiteen te gaan dan voorziet Dienst Metro extra kosten van € 14 tot € 20 miljoen. Voor een groot deel zijn deze extra kosten terug te voeren op verwachte verschillen van inzichten in de waarde van het tot dan toe gerealiseerde werk door CSWE (geschat op circa € 5 tot € 8 miljoen) en het effect (per saldo) van het laten vervallen en opnieuw aanbesteden van werkzaamheden door CSWE (ca. € 12 miljoen).^{xxi} In het geval van ontbinding loopt de gemeente volgens Dienst Metro het risico dat minimaal € 3 miljoen aan extra kosten moeten worden gemaakt boven op de kosten van minnelijk uiteengaan, vanwege schadevergoedingen en juridische kosten.⁴⁰⁴ Dit betekent dat aan het ontbinden van het contract met CSWE mogelijk aanzienlijke kosten zijn verbonden (tot wel € 23 miljoen). Daarnaast levert dit scenario volgens Dienst Metro ook een aanvullende vertraging op van minimaal een half jaar. Het is ook de vraag of er voldoende interesse is van andere aannemers om het werk over te nemen. Daarbij zal een nieuwe aannemer naar verwachting van Dienst Metro het risico voor fouten in eerder door CSWE uitgevoerd werk bij de gemeente leggen. Samenvattend stelt Dienst Metro dat de keuze voor een nieuwe aannemer geen garantie voor succes is en resulteert in een forse kennisachterstand. Omdat Dienst

^{xxi} Dit saldo is op basis van in de opstelling van Dienst Metro afzonderlijk geraamde posten door de rekenkamer berekend (1+2-3-4): (1) aan te besteden scope nieuwe aannemer - € 24 miljoen + (2) vervallen korting op onderhoud uit contract CSWE - € 1,5 miljoen - (3) vervallen nog uit te voeren besteksposten CSWE - € 10 miljoen - (4) vervallen nog niet uitgevoerde meerwerken CSWE - € 3,5 miljoen.

Metro ook tekenen van verbetering ziet bij CSWE wordt geadviseerd door te gaan met de huidige aannemer. Om dit mogelijk te maken zal Dienst Metro met CSWE een overeenkomst sluiten waarin het 'oud zeer' wordt afgehandeld.⁴⁰⁵ Een intentieovereenkomst wordt hiervoor op 28 maart 2012 getekend.⁴⁰⁶

9.7 Dienst Metro verwacht een aanzienlijk tekort: € 55 miljoen

In de rapportage stelt Dienst Metro op basis van een eerste schatting dat, onafhankelijk van de keuze om wel of niet door te gaan met CSWE, er rekening moet worden gehouden met een aanzienlijk tekort van € 55 miljoen. Aanpassingen van het risicoprofiel dragen in totaal € 22 miljoen bij aan dit tekort, daarnaast wordt ook rekening gehouden met het bestaande tekort van € 6 miljoen en het terugdraaien van de ingeboekte claim op CSWE (€ 5,5 miljoen).^{xxii} Ten opzichte van het actuele budget van € 70,5 miljoen betekent dit dat voltooiing van het deelproject Vluchtwegmaatregelen nu zo'n € 125 miljoen gaat kosten. Positief is dat Dienst Metro signaleert dat er waarschijnlijk geen risico meer is dat de subsidie van € 27 miljoen van het ministerie van I&M zal worden teruggevorderd.⁴⁰⁷

9.8 Vluchtwegmaatregelen minimaal opnieuw een jaar vertraagd (naar oktober 2013)

Ook ontbreekt het volgens Dienst Metro aan een integrale planning. In de rapportage stelt Dienst Metro dat de bestaande planning voor het deelproject "*in de basis niet goed in elkaar [zat]*", het ontbrak aan samenhang tussen verschillende onderdelen. Ook was de geplande tijd onderschat voor het testen nadat het werk zou zijn opgeleverd. Vanwege het ontbreken van betrouwbare planningsgegevens kan Dienst Metro nog geen nieuwe planning voorleggen. De indruk van Dienst Metro is dat de gebruiksmelding tenminste een jaar vertraagd is ten opzichte van oktober 2012 waarop in de bestaande planning werd aangestuurd. Dit betekent dat op zijn vroegst de gebruiksmelding kan worden gedaan in oktober 2013. Hiervoor is ook een nieuwe, langdurige, buitendienststelling van 8 weken noodzakelijk.⁴⁰⁸

9.9 Gedoogperiode wordt verlengd tot mei 2014

Een consequentie van de voorgestelde nieuwe aanpak is dat de periode waarin gedoogd wordt dat de metro niet volledig voldoet aan de veiligheidseisen zal moeten worden verlengd. Eind december 2011 heeft het college besloten deze periode te verlengen tot tenminste april 2012. Na de rapportage door Dienst Metro geeft het college opdracht verschillende scenario's uit te werken voor het vervolg van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Een besluit over het verlengen van de gedoogperiode wordt nog niet genomen.⁴⁰⁹ Dit zal gelijktijdig worden genomen met een keuze uit de verschillende scenario's.⁴¹⁰ DMB handhaaft het standpunt dat het gedogen per direct moet worden beëindigd. Om deze reden wordt ook dit '0' scenario aan de analyse toegevoegd.

^{xxii} Overige posten in de raming van het tekort van € 55 miljoen zijn: perrons opruimen + afronden ontwerp (€ 2,5 miljoen), versterken/uitloop VAT (€ 10,7 miljoen), uitloopkosten aannemer (€ 6, 5 miljoen), meerkosten vervangend vervoer (€ 3,3 miljoen) en een positief effect van efficiënter werken zomer BDS (€ 1,5 miljoen).

Op 20 april 2012 wordt de commissie VVL per brief over deze handelwijze geïnformeerd, waarbij ook de bezwaren van DMB worden vermeld. In deze (openbare) brief wordt ook gedetailleerd uiteengezet waarom ervoor is gekozen om door te gaan met CSWE. Uiteengezet wordt dat afscheid nemen van CSWE vanwege de juridische posities van CSWE en de gemeente “*hoogstwaarschijnlijk uitermate complex*” is. Hierbij wordt vermeld dat er discussie is over de mate waarin risico’s zijn overgegaan naar de gemeente in ruil voor een verlaging van de aanneemsom met € 10 miljoen, over de verantwoordelijkheid voor nulmetingen en over de verantwoordelijkheid voor de vertraging als gevolg van het stilleggen van het werk vanwege de vondst van asbest en over het telkens stellen van nieuwe eisen die niet in het bestek waren opgenomen. Ook wordt gewezen op de mogelijkheid dat CSWE aan zou kunnen voeren dat de voorbereidingstijd voor de buitendienststelling in 2010 te krap is geweest. In dezelfde brief lijkt de mogelijke kritiek van CSWE al te worden onderschreven als later wordt opgemerkt “*dat het opgedragen werk achteraf gezien nooit in één zomerse BDS had kunnen worden uitgevoerd. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de voorbereidingstijd tussen het moment van gunnen van het contract (februari 2010) en de buitendienststelling (zomer 2010) veel te kort was, waardoor er tenminste twee buitendienststellingen nodig zouden zijn geweest. Daarnaast zijn de mogelijke consequenties van het verlagen van de initiële aanbidding van CSWE met € 10 miljoen onderschat, evenals de complexiteit van het werk.*” In de brief wordt ook ingegaan op het feit dat het breken met CSWE onaantrekkelijk voor de gemeente is omdat het maar de vraag is of andere aannemers in het werk geïnteresseerd zijn, een nieuwe aannemer waarschijnlijk meer risico’s bij de gemeente zal neerleggen en dat een nieuwe aannemer een forse kennisachterstand zal hebben.⁴¹¹ Via een vertrouwelijk bijlage wordt de commissie VVL tegelijkertijd ook geïnformeerd over het verwachte tekort van € 55 miljoen.^{xxiii} Op 24 april 2012 volgt een besloten bijeenkomst waarin het project nader wordt besproken, mede op basis van een presentatie van Dienst Metro die vrijwel van gelijke strekking is als de eerdere presentatie voor het college.⁴¹²

Op 22 mei 2012 wordt de uitkomst van de analyse van de vijf verschillende scenario’s aan het college voorgelegd. Een overzicht van deze scenario’s is gegeven in tabel 9.1. De schattingen in tijd en geld voor de verschillende scenario’s waren noodgedwongen nog grove schattingen omdat de projectinformatie nog ontoereikend was voor echt gedegen ramingen.⁴¹³ De ramingen zijn in ieder geval voor een groot deel gebaseerd op de inschattingen die medewerkers van Dienst Metro hebben gemaakt op basis van hun ervaring (‘expert judgements’).⁴¹⁴ Uit de vergelijking van de scenario’s blijkt dat Dienst Metro de kosten van het voorkeurs-scenario van DMB (het sluiten van de tunnel) aanzienlijk duurder inschatte dan de andere scenario’s.

^{xxiii} In deze notitie is de opbouw van het verwachte tekort afwijkend van het eerder aan het college gepresenteerde tekort. Voor de commissie VVL is het verwachte tekort omgerekend naar het aantal buitendienststellingen. Eén buitendienststelling kost volgens deze notitie in totaal € 15 miljoen (opgebouwd uit: vervangend vervoer GVB van € 3 miljoen, VAT kosten projectorganisatie van € 5 miljoen, tijdgebonden kosten CSWE van € 5 miljoen en een post onvoorzien van € 2 miljoen). Dienst Metro rekent vervolgens voor dat het tekort wordt veroorzaakt door drie buitendienststellingen (2010, 2011 en 2013): in totaal € 45 miljoen. Daarbovenop komen vervolgens meerwerkclaims van CSWE (€ 7 miljoen) en overige kosten (€ 3 miljoen). Bron: Notitie Dienst Metro, *Onderbouwing keuze doorgaan met CSWE inclusief tijd- en financiële gevolgen Vluchtwegmaatregelen – ROL*, 16 april 2012.

Het college kiest vervolgens voor scenario 3: een buitendienststelling in de zomer van 2013 met een gebruiksmelding in mei 2014. Dit betekent dat ook de gedoogperiode wordt verlengd tot mei 2014.⁴¹⁵ De commissie VVL wordt direct over dit besluit geïnformeerd.⁴¹⁶ Opvallend is dat uit de analyse van de spreiding voor de datum van de gebruiksmelding blijkt dat de kans dat deze datum daadwerkelijk wordt gehaald als erg klein wordt ingeschat: namelijk minder dan 10%.⁴¹⁷

Tabel 9.1. Scenario's voor aanpak deelproject Vluchtwegmaatregelen (mei 2012)

Scenario	Technisch gereed	Gebruiksmelding (spreiding 10% - 90%)	Benodigd budget (in € miljoen)	Duur gedoogperiode	Voorkeur
0 Direct sluiting	Maart 2013	September 2013 (november 2013 - maart 2014)	161,2 - 206,2	n.v.t.	DMB
1 Alleen nachtwerk en weekendsluitingen	Maart 2013	September 2013 (maart 2014 - september 2014)	122,2	17 maanden (23 - 29 maanden)	-
2 Buitendienststelling februari 2013	Juli 2013	Januari 2014 (maart 2014 - juli 2014)	130,2	21 maanden (23 - 26 maanden)	DIVV (tunnelbeheerder)
3 Buitendienststelling zomer 2013	November 2013	Mei 2014 (juni 2014 - oktober 2014)	131,2	25 maanden (26 - 30 maanden)	GVB en SRA
4 Buitendienststelling zomer 2014	November 2014	Mei 2015 (juni 2015 - oktober 2015)	140,2	37 maanden (38 - 42 maanden)	-

Bron: Vergelijking buitendienststellingsscenario's, 22 mei 2012

9.10 Voor afhandeling 'oud zeer' betaalt Dienst Metro 15,5 miljoen aan CSWE

Ondertussen voert Dienst Metro onderhandelingen met CSWE over het afhandelen van het 'oud zeer.' Het gaat daarbij om de wederzijdse claims op basis van gemaakte kosten tot 1 april 2012. Deze onderhandelingen verlopen niet soepel. De bedragen die CSWE opvoert worden steeds hoger. Werd aanvankelijk begin april 2012 door CSWE een bedrag genoemd voor de gemaakte kosten tot 1 april 2012 van € 23 miljoen, later loopt dit op tot bijna € 40 miljoen (20 april 2012). Op 15 juni komt CSWE met een opstelling waarbij de kosten inmiddels zijn opgelopen tot ruim € 51 miljoen.⁴¹⁸ Intern worden bij Dienst Metro grote vraagtekens gezet bij deze

opstellingen van CSWE: “[...] de (financiële) panelen van CSWE [zijn] de afgelopen maanden dusdanig aan het schuiven dat dit wat ons betreft niet meer geloofwaardig is.”⁴¹⁹

Dienst Metro schat op zijn beurt de extra kosten gemaakt door de gemeente tot 1 april 2012 in op bijna € 13 miljoen.⁴²⁰ De werkelijke schade van CSWE wordt door Dienst Metro geschat op € 11 miljoen tot € 16 miljoen. De juridische adviseur van Dienst Metro heeft ten behoeve van de onderhandelingen een volledige analyse van de juridische positie afgerond.⁴²¹ In deze analyse wordt, in tegenstelling tot eerdere adviezen, niet alleen gekeken naar de problemen rondom de buitendienststelling in 2010 maar ook naar de nadien ontstane vertraging. Verschillende punten worden gedetailleerd juridisch geanalyseerd zoals de discussie over nulmetingen en de vraag of de gemeente als opdrachtgever ingediende documenten tijdig heeft afgehandeld. De vraag in hoeverre het de gemeente verwijtbaar is dat de voorbereidings-tijd voor de buitendienststelling 2010 te kort zou zijn geweest wordt diepgaand geanalyseerd. Daarover wordt geconcludeerd dat er “een reële kans dat hiervoor uiteengezette redenering met betrekking tot de haalbaarheid van de initiële planning in rechte slaagt, op grond waarvan de schade als gevolg van de vertraging over de periode van 30 december 2010 tot 1 september 2011 gedeeltelijk aan de Gemeente wordt toegerekend en gedeeltelijk aan CSWE.” Ook kan de gemeente geen kortingen opleggen aan CSWE over deze periode. Overigens wordt ook opgemerkt dat CSWE tot op dat moment niet heeft aangegeven dat de oorspronkelijk beschikbare doorlooptijd niet realistisch was. De onduidelijkheid over de overgang van risico’s in ruil voor verlaging van de aanneemsom met € 10 miljoen speelt daarentegen geen zichtbare rol van betekenis in de analyse.⁴²² Over de periode na de buitendienststelling 2010 wordt gesteld dat het algemene beeld is dat de vertraging kan worden toegerekend aan onvoldoende projectbeheersing door CSWE. Wel wordt gesteld dat de gemeente waarschijnlijk de stagnatiekosten van CSWE als gevolg van het stilleggen van het werk door de asbestvondst zal moeten vergoeden.⁴²³

In een aanvullende notitie wordt deze juridische analyse vertaald naar financiële bandbreedtes: van € 5,9 miljoen (‘optimistisch’) naar € 10,7 miljoen (‘realistisch’) tot € 13,9 miljoen (‘pessimistisch’). Op basis van deze financieel-juridische overwegingen wordt geadviseerd een bod te doen aan CSWE tussen € 5,9 miljoen en € 13,9 miljoen. Er is ook een bedrijfseconomische analyse gemaakt. In deze analyse wordt een raming gemaakt van de kosten voor de gemeente als het contract met CSWE zou worden ontbonden. Op grond van deze ‘business case’ benadering is een bod mogelijk tussen € 12,8 miljoen en € 36 miljoen. Vanwege de grote onzekerheden in het deelproject en de onzekerheid of met CSWE over het voltooiën van het werk overeenstemming kan worden bereikt, wordt geadviseerd niet uit te gaan van deze ‘business case’ benadering, maar bij de onderhandelingen de financieel-juridische bandbreedte te hanteren.⁴²⁴

Op 4 oktober 2012 adviseert het onderhandelingsteam aan de directie Dienst Metro om aan CSWE een bod te doen van € 10,7 miljoen op basis van de realistische benadering. De directie Dienst Metro besluit dat een hoger bod mogelijk is wat leidt tot een ‘finaal’ bod van € 13 miljoen op 5 oktober 2012.⁴²⁵ Vervolgens wordt op 11 oktober 2012 de regeling ‘oud zeer’ overeengekomen met CSWE.⁴²⁶ Volgens deze regeling zal de gemeente € 15,5 miljoen betalen aan CSWE. Daarnaast wordt afgezien van de door de gemeente gemaakte extra kosten tot

1 april 2012 (ca. € 13 miljoen) en zal ook de boete vanwege het niet halen van mijlpalen (5% van de aanneemsom, € 2,1 miljoen) niet worden opgelegd. Verder zal meerwerk voortaan voor 100% worden vergoed, het in het contract opgenomen plafond komt daarmee te vervallen. Ook de optie om het onderhoud door CSWE te laten uitvoeren, eveneens onderdeel van het contract, vervalt. In plaats daarvan wordt het moment van uitbetaling van € 6,5 miljoen van de overeengekomen € 15,5 miljoen verbonden aan het behalen van specifieke doelen gerelateerd aan het beter functioneren van CSWE (zoals het aanpassen van de juridische structuur van de aannemerscombinatie).⁴²⁷

9.11 Werken aan een nieuw plan van aanpak

Dienst Metro werkt sinds begin 2012 ook aan het nieuwe integraal plan van aanpak voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Eind juli 2012 wordt echter intern door Dienst Metro geconstateerd dat het project niet in control is en dat er nog steeds sprake is van een crisishouding. Om deze reden zal de directie van Dienst Metro intensiever bij het project worden betrokken: ROL wordt 'chefsache'. Het integraal plan van aanpak moet medio september 2012 gereed zijn. Op dit plan moet, op aandringen van de Bestuursdienst, nog wel een second opinion plaatsvinden.⁴²⁸

Eén van de problemen om tot een integraal plan van aanpak te komen is dat het onduidelijk is wat de actuele stand van zaken is in het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Er is onzekerheid over de hoeveelheid uitgevoerde werk en over de kwaliteit hiervan. CSWE en Dienst Metro zijn het hierover ook niet met elkaar eens. Ook is problematisch dat een goede nulmeting nog ontbreekt, waardoor soms pas tijdens de uitvoering blijkt dat werkzaamheden niet volgens plan kunnen worden uitgevoerd met als gevolg veel contractuele en financiële discussies. Deze twee problemen leiden volgens Dienst Metro tot veel discussie met CSWE en veroorzaken ook een ongewenste, negatieve houding bij de aannemer. Naast deze problemen signaleert Dienst Metro ook dat het bestek, op basis waarvan CSWE het werk uitvoert, omissies vertoont. Het realiseren van het bestek leidt daardoor niet tot het voldoen aan het programma van eisen. Daarbovenop komt onzekerheid of het programma van eisen op zijn beurt wel voldoet aan de relevante veiligheidseisen. Het programma van eisen is namelijk gebaseerd op regelgeving uit 2006 en inmiddels zijn er volgens Dienst Metro diverse wetswijzigingen geweest en zijn ook wijzigingen in de exploitatie van de metro doorgevoerd. Het is onduidelijk aan welke eisen precies moet worden voldaan bij de gebruiksmelding. Deze combinatie van problemen maakt het moeilijk om te komen tot een realistisch plan van aanpak en planning voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen.⁴²⁹

De samenwerking met CSWE blijft problematisch en loopt niet soepel. Eind september 2012 is het plan van aanpak weliswaar gevorderd, maar nog niet af. Intern worden diverse problemen gesignaleerd die gerelateerd zijn aan het presteren door CSWE, maar ook bestaan er nog steeds onduidelijkheden over de huidige stand van zaken in het werk in relatie tot de scope. De financiële projectbeheersing is ook nog onvoldoende op orde.⁴³⁰ Begin oktober 2012 rondt Dienst Metro het integraal plan van aanpak af en wordt een second opinion op dit plan afgegeven.⁴³¹

9.12 Het integraal plan van aanpak: stand van zaken nog onduidelijk

In het plan van aanpak schetst Dienst Metro op 15 oktober 2012 uitvoerig de stand van zaken, de problemen en de wijze waarop deze problemen aangepakt zullen worden. Dienst Metro meldt dat slechts een deel van de werkzaamheden daadwerkelijk is uitgevoerd. Hoeveel werk nog moet worden verzet is nog niet duidelijk, dit is mede afhankelijk van de geleverde kwaliteit.⁴³² Volgens Dienst Metro zijn er verscheidene oorzaken voor de ontstane problemen in het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Deels zijn de problemen volgens Dienst Metro terug te voeren op de wijzigingen gemaakt ten tijde van de contractonderhandelingen met CSWE in 2009 waarbij de gemeente meer risico op zich heeft genomen in ruil voor een verlaging van de aanneemsom en door het gebrek aan integraal werken door CSWE. Ook wijst Dienst Metro op het gebrekkig functioneren van zowel de projectorganisatie van CSWE als die van DIVV (en in het bijzonder de ontoereikende projectbeheersing). Tot slot geeft Dienst Metro ook aan dat er problemen zijn bij de scope van het deelproject: het is onduidelijk of met afronding van het werk ook voldaan zal worden aan de eisen van de beheerder en DMB voor de gebruiksmelding.⁴³³

Dienst Metro wil deze problemen aanpakken met een inventarisatie van de stand van zaken, door het ontwerp vervolgens te vervolmaken en door duidelijke en nieuwe afspraken met CSWE te maken (waaronder afspraken over het 'oud zeer') voor eind 2012. Verder treft Dienst Metro maatregelen ten aanzien van het onderhoud tot aan oplevering, de kwaliteitsborging en de voorbereiding en aanvraag van de buitendienststelling van 8 weken in de zomer van 2013.⁴³⁴ De planning heeft volgens Dienst Metro nog de status van wensplanning en is nog niet uitvoerig onderbouwd.⁴³⁵ In de second opinion wordt de analyse van Dienst Metro onderschreven. Ook wordt het belang van het herstel van de samenwerking met CSWE gedeeld: het wegwerken van het oud zeer is van groot belang om voldoende draagkracht bij de aannemer te verkrijgen. Wél wordt geadviseerd dit plan van aanpak, dat noodzakelijkerwijs nog met veel onzekerheden is omgeven, voor eind 2012 verder te concretiseren.⁴³⁶ Dit advies wordt niet door Dienst Metro overgenomen: het is nu "[...] zaak om "aan te pakken" en geen tijd meer in het maken van (nieuwe) plannen te steken."⁴³⁷

9.13 Eisen en scope voor gebruiksmelding nog steeds onduidelijk

Uit het plan van aanpak komt ook naar voren dat de afdeling Eigendom & Beheer van Dienst Metro (E&B) een belangrijke rol zal spelen bij de afronding van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Met ingang van de zomer van 2012 heeft deze afdeling de rol van beheerder van de metrotunnel en stations overgenomen van DIVV. Als beheerder is deze afdeling verantwoordelijk voor de acceptatie van het door de projectorganisatie gerealiseerde werk en het vervolgens succesvol indienen van de gebruiksmelding. Het acceptatie- en overdrachtsproces moet nog nader worden vormgegeven. Ook moet de afdeling E&B nog een onderhoudsplan maken zodat het onderhoud op tijd geregeld kan worden.

Tot slot zal de afdeling E&B verder nog afspraken maken met DMB over de precieze gang van zaken bij het indienen van de gebruiksmelding en het beëindigen van de gedoogsituatie.⁴³⁸ Hierover wordt ook opgemerkt door Dienst Metro dat het "[...] onvoldoende duidelijk [is] aan welke eisen voldaan moet worden om het project geaccepteerd en overgedragen te krijgen, danwel

wanneer de gebruiksmelding gereed kan worden verklaard.”⁴³⁹ In de second opinion wordt benadrukt dat het essentieel is om de scope duidelijk te krijgen en hierover overeenstemming te bereiken met DMB. Zonder deze duidelijkheid kan Dienst Metro “[...] onmogelijk aantoonbaar maken dat een betrouwbaar product geleverd wordt, dat aan de gestelde eisen voldoet.”⁴⁴⁰

9.14 Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen: € 140,7 miljoen

In het plan van aanpak wordt ook een nieuwe financiële raming afgegeven voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Er is volgens Dienst Metro nog geen sprake van voldoende betrouwbare informatie om ‘projectreferenties’ vast te stellen. Het streven is deze informatie eind 2012 wel beschikbaar te hebben.⁴⁴¹ Dienst Metro signaleert ook dat de beschikbare kredietruimte voor het project ROL als geheel eigenlijk al te klein is. Het door de gemeenteraad beschikbaar gestelde krediet bedraagt in totaal € 191,3 miljoen, terwijl inmiddels al voor € 186 miljoen aan uitgaven is gedaan en er in totaal al voor € 21,5 miljoen aan verplichtingen is. Dienst Metro benadrukt daarom dat op zeer korte termijn aanvullend krediet nodig is om de lopende uitgaven rechtmatig te kunnen betalen.⁴⁴²

Dienst Metro geeft wel een nieuwe prognose voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Verwacht wordt dat het voltooien van het deelproject € 135,6 miljoen zal kosten. Vanwege de grote onzekerheden zijn de marges rondom deze verwachting ruim: van minimaal € 120,9 miljoen tot maximaal € 150,6 miljoen.⁴⁴³ Het auditteam dat de second opinion heeft uitgevoerd adviseert vanwege de onzekerheden in de prognoses om de post onvoorzien voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen te verhogen met € 6 miljoen.⁴⁴⁴ Dit advies wordt door Dienst Metro overgenomen waardoor de prognose einde werk in het derde kwartaal van 2012 verhoogd wordt tot € 141,6 miljoen.⁴⁴⁵ Deze prognose wordt in het vierde kwartaal van 2012 naar beneden bijgesteld tot 140,7 miljoen.⁴⁴⁶

9.15 Voor voltooien werk betaalt Dienst Metro aan CSWE € 23,3 miljoen

Nadat begin oktober met CSWE het ‘oud zeer’ is afgehandeld, richten de onderhandelingen zich nu op afspraken over het afmaken van het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Hoewel aanvankelijk, volgens het integraal plan van aanpak, het de bedoeling was om deze onderhandelingen voor het eind van 2012 af te ronden, lopen ze door tot in 2013. In maart 2013 wordt vervolgens in snelle onderhandelingen overeenstemming bereikt.⁴⁴⁷ Op 27 maart 2013 wordt de ‘hoofddlijnen regeling voltooiing werk’ door CSWE en Dienst Metro getekend. Volgens deze overeenkomst zal Dienst Metro in totaal € 23,3 miljoen betalen voor het voltooien van het deelproject Vluchtwegmaatregelen door CSWE. Samen met het oorspronkelijke contract en de regeling ‘oud zeer’ komt de totale contractwaarde voor CSWE nu uit op € 80 miljoen.⁴⁴⁸

Tabel 9.1. Contractwaarde CSWE na regeling voltooiing werk (27 maart 2013)

Onderdeel contract CSWE	Bedrag
Oorspronkelijke aannemingsovereenkomst (2 februari 2010)	€ 41.250.000
Regeling Oud Zeer (8 november 2012)	€ 15.500.000
Regeling Voltooiing Werk (27 maart 2013)	€ 23.250.000
Totale contractwaarde	€ 80.000.000

Bron: Hoofddlijnen Regeling Voltooiing Werk (27 maart 2013)

Als onderdeel van deze overeenkomst worden ook twee nieuwe mijlpalen overeengekomen. De eerste mijlpaal is het bereiken van het zogenaamde 'SIT-0' uiterlijk 1 november 2013. Het bereiken van deze mijlpaal betekent dat het werk technisch gereed is en de acceptatietesten kunnen beginnen. De betaalbaarstelling van € 1 miljoen (van de overeengekomen contractwaarde van € 80 miljoen) wordt verbonden aan het behalen van deze mijlpaal. Daarnaast krijgt CSWE een bonus van € 0,5 miljoen als SIT-0 op tijd wordt behaald. De tweede mijlpaal betreft de oplevering van het werk op uiterlijk 31 maart 2014. Aan het behalen van deze mijlpaal wordt een bonus van € 250.000 verbonden.⁴⁴⁹ Op 16 april 2013 worden de gemaakte afspraken verder uitgewerkt en vastgelegd in de 'regeling voltooiing werk'. In aanvulling op de eerdere afspraken wordt ook overeengekomen dat het niet op tijd behalen van SIT-0 geen grond is om een contractuele korting op te leggen en daarnaast dat de maximale contractuele korting (5%) alleen berekend kan worden over de waarde van het oorspronkelijke contract (€ 41,3 miljoen).⁴⁵⁰

9.16 Tekort wordt gedekt uit het MVP Metro

Inmiddels is er ook een oplossing gevonden voor de financiering van het tekort dat is ontstaan bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Eind 2012 was het nog nodig om een overbruggingskrediet van € 15 miljoen toe te kennen, zodat de projectorganisatie de benodigde uitgaven kan doen om op korte termijn voortgang te boeken.⁴⁵¹ Hiermee was nog niet het probleem opgelost dat vanwege de problemen bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen een aanzienlijk groter krediet toegekend moest worden om het werk te kunnen voltooien. Berekend wordt dat er nog een aanvullend krediet noodzakelijk is van € 131,1 miljoen om het project ROL als geheel te kunnen afronden. Onderdeel van dit krediet is het tekort op het deelproject Vluchtwegmaatregelen dat op € 57 miljoen wordt geraamd.⁴⁵² Het totale beschikbaar gestelde budget voor ROL wordt daarmee € 337,4 miljoen, waarvan € 140,7 miljoen bestemd is voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. De dekking voor dit budget wordt vrijwel geheel gevonden in het MVP Metro. De SRA heeft hiermee op 7 maart 2013 ingestemd. De gemeenteraad kent het krediet op 3 april 2013 toe.⁴⁵³

9.17 Voortgang voorbereiding gebruiksmelding verloopt moeizaam

Ondanks dat het belang van een beheerst proces om tot een succesvolle gebruiksmelding te komen onderkend is, lijkt er aanvankelijk weinig voortgang te worden geboekt bij de voorbereiding hiervan. De aandacht van de afdeling E&B (verantwoordelijk voor de gebruiksmelding) gaat vooral uit naar het helder krijgen van de scope van de gebruiksmelding en nog niet naar het scherp krijgen van het proces zelf.⁴⁵⁴ Intern wordt binnen Dienst Metro eind 2012 gesignaleerd dat het bij de afdeling E&B nog ontbreekt aan een 'sense of urgency'. Tegelijkertijd wordt gemeld dat de afdeling E&B bezig is om te bekijken hoe de eigenaarsrol kan worden versterkt en dat zij bezig is om aanvullende capaciteit aan te trekken.⁴⁵⁵ In februari 2013 wordt begonnen met het maken van een planning waarin alle stappen voor de gebruiksmelding zijn opgenomen.⁴⁵⁶ Toch wordt in mei 2013 intern geconstateerd dat het nog steeds niet duidelijk is hoe dit proces precies gaat verlopen.⁴⁵⁷ Uiteindelijk wordt eind juli 2013 de procedure om tot de gebruiksmelding te komen intern gepresenteerd. Er wordt aangestuurd op het doen van de gebruiksmelding per 1 mei 2014.⁴⁵⁸ Voor de gebruiksmelding moet

ook nog het onderhoud worden geregeld. Eind augustus 2013 wordt besloten dat de afdeling E&B hiervoor met CSWE een onderhoudscontract zal afsluiten.⁴⁵⁹

Verder is een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle gebruiksmelding dat er overeenstemming is met de Omgevingsdienst (waarin inmiddels DMB is opgegaan) over de eisen waaraan moet worden voldaan. Een belangrijk toetspunt daarvoor is de in 2010 afgegeven bouwvergunning voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Dienst Metro signaleert echter in juni 2013 dat er ten aanzien van de brandcompartimentering afgeweken gaat worden van de bouwvergunning. Dit betekent dat een nieuwe bouwvergunning moet worden aangevraagd waarbij de effecten van het wijzigen van de brandcompartimentering op de overlevingskansen van reizigers bij een brand in de metro opnieuw moeten worden doorgerekend.⁴⁶⁰ Uit overleg met de Omgevingsdienst blijkt echter dat de Omgevingsdienst nog nooit een overzicht heeft ontvangen van alle wijzigingen die inmiddels ten opzichte van de bouwvergunning zijn gemaakt in het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Zonder dit overzicht kan de Omgevingsdienst de nieuwe situatie niet beoordelen.⁴⁶¹ De Omgevingsdienst geeft ook aan zich zorgen te maken over de doorgevoerde wijzigingen in relatie tot de verleende vergunningen.⁴⁶² Het benodigde overzicht wordt begin augustus 2013 door Dienst Metro aan de Omgevingsdienst verstrekt.⁴⁶³

9.18 Succesvolle buitendienststelling zomer 2013 (7 juli 2013 tot 26 augustus 2013)

Intussen wordt er ook hard gewerkt aan het voorbereiden van de buitendienststelling in de zomer van 2013. Dienst Metro bereikt met onder andere SRA, GVB en de Omgevingsdienst overeenstemming over een buitendienststelling van 7 weken (in plaats van de beoogde 8 weken). Voorafgaand en daarop volgend is er ook nog sprake van avondsluitingen en een zondagsluiting. De buitendienststelling zal beginnen op 8 juli 2013 en eindigen op 26 augustus 2013.⁴⁶⁴ De voorbereiding verloopt niet vlekkeloos. Aanvankelijk zou Dienst Metro op 1 maart 2013 de 'go/no go beslissing' nemen voor de buitendienststelling.⁴⁶⁵ Uiteindelijk wordt deze beslissing daadwerkelijk genomen op 6 mei 2013.⁴⁶⁶ In mei 2013 wordt gesignaleerd dat er nog onduidelijkheden zijn in de scope van de werkzaamheden die in de buitendienststelling moeten worden uitgevoerd. Ook is de tijdsdruk op CSWE volgens Dienst Metro enorm.⁴⁶⁷ Hoewel er verbeteringen in het functioneren van CSWE worden waargenomen en de samenwerking verbetert ("*er is nu rust en controle*"), blijven de planning en de werkplannen een zorgpunt. In juni 2013 wordt opgemerkt dat "*het wensbeeld [...] niet [wordt] gehaald en er [...] af en toe gebalanceerd [wordt] op het randje.*"⁴⁶⁸ Ondanks dat er achterstanden zijn ontstaan in de planning, kan de buitendienststelling op 8 juli 2013 volgens plan starten.⁴⁶⁹

Het blijft spannend tijdens de buitendienststelling. Dienst Metro signaleert eind juli 2013 dat de discipline bij CSWE verslapt en meldt dat hierop wordt ingegrepen.⁴⁷⁰ De meeste onderdelen van het werk verlopen volgens planning, maar bij de werkzaamheden voor de elektriciteitsvoorziening is een achterstand ontstaan.⁴⁷¹ Deze achterstand wordt in augustus ingelopen. Dienst Metro heeft er vertrouwen in dat de metro weer op 26 augustus 2013 kan gaan rijden. Wél blijven er zorgen of de geplande datum voor het technisch gereed opleveren van het werk (SIT-0 per 1 november 2013) gehaald kan worden.⁴⁷² Op 21 augustus wordt de tunnel daadwerkelijk volgens plan overgedragen aan GVB en op 26 augustus rijdt de metro weer.⁴⁷³

10 Aantonen tunnelveiligheid (sep. 2013 – sep. 2014)

Deze periode vangt aan nadat de buitendienststelling in de zomer van 2013 is afgerond en begint met een conflict tussen de Omgevingsdienst en Dienst Metro over de toegenomen onveiligheid als gevolg van de werkzaamheden in de buitendienststelling. Als oplossing worden zogenaamde ‘quick wins’ overeengekomen die de veiligheid van het ondergrondse deel van de tunnel op de korte termijn moesten verbeteren. Vanaf oktober is de focus vooral gericht op de gebruiksmelding die in mei 2014 door Dienst Metro moet worden gedaan bij de Omgevingsdienst. Dit proces verloopt niet zonder problemen. De aannemer realiseert de afgesproken mijlpalen niet, tussen de afdeling E&B (verantwoordelijk voor de gebruiksmelding) en de projectorganisatie ROL verloopt de communicatie stroef, en tot op het laatst blijft er onenigheid bestaan tussen de Omgevingsdienst en Dienst Metro over enkele cruciale elementen uit het veiligheidsconcept. Desondanks dient Dienst Metro op 9 mei 2014 de gebruiksmelding in, waarvan de Omgevingsdienst een maand later constateert dat deze onvolledig is en dus in feite wordt beschouwd als niet te zijn gedaan. De zomer van 2014 wordt benut om de geschillen tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst op te lossen en de gebruiksmelding compleet te maken. Uitkomst van dat proces is dat de gedoogsituatie met ingang van 1 augustus 2014 is beëindigd en dat de Omgevingsdienst de gebruiksmelding onder voorwaarden accepteert.

10.1 Omgevingsdienst constateert dat veiligheid in tunnel is verslechterd en er worden ‘quick-wins’ afgesproken.

Op zondag 25 augustus 2013 is de zomerbuitendienststelling afgerond. Maandagochtend 26 augustus is de dienstregeling weer hervat. Zowel de tunnelbeheerder (vrijgave tunnel) als GVB (vrijgave exploitatie) hebben voor de hervatting van de exploitatie schriftelijk toestemming verleend. Daarmee is de indienststelling “*tijdig en conform planning*” voltooid.⁴⁷⁴ De Omgevingsdienst constateert evenwel dat de veiligheid in de tunnel als gevolg van de buitendienststelling is verslechterd. Uit de inspecties voorafgaand aan de indienststelling is gebleken dat er nog erg veel moet gebeuren om het wettelijk veiligheidsniveau te halen. De Omgevingsdienst vindt dat door de werkzaamheden van deze zomer de risico’s voor het publiek zijn toegenomen. Het gaat daarbij met name om de brandcompartimentering en de vluchtroutes in het ondergrondse systeem van de metro.

Op 26 augustus 2013 licht de Omgevingsdienst in de Staf van de wethouder Handhaving de situatie rond de Oostlijn toe. Ze meldt daarin dat zowel de brandwering als de vluchtroutes nog lang niet aan het vereiste veiligheidsniveau voldoen.⁴⁷⁵ Deze informatie wordt door de wethouder van Poelgeest mondeling ingebracht in de vergadering van het college van B en W van 27 augustus.⁴⁷⁶

Half september vindt er op directieniveau overleg plaats tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst. De Omgevingsdienst meldt dat wethouder Van Poelgeest in verlegenheid is gebracht vanwege de positieve berichtgeving in de media over de voortgang van het project ROL.⁴⁷⁷ Zo meldt Het Parool bijvoorbeeld op 14 augustus dat: “*Werkzaamheden aan Oostlijn*

eindelijk eens spoedig verlopen". Deze informatie staat op gespannen voet met de inspecties die de Omgevingsdienst heeft uitgevoerd en op grond waarvan ze in het overleg van 20 augustus al aangaf dat de Oostlijn door alle gaten en sparing "een groot brandcompartiment is geworden".⁴⁷⁸

Om op korte termijn tot een verbetering van het veiligheidsniveau te komen stelt de Omgevingsdienst een aantal 'quick win' maatregelen voor.⁴⁷⁹ Deze voorgestelde maatregelen worden op 5 september besproken binnen Dienst Metro, waarbij tevens wordt aangegeven dat vanuit het college de opdracht is gegeven dat Dienst Metro en de Omgevingsdienst met een gezamenlijk overzicht van 'quick wins' moeten komen. Zodra hier overeenstemming over is zullen de wethouders Wiebes en Van Poelgeest daarover worden geïnformeerd.⁴⁸⁰ Het betreft onder meer een lijst met concrete punten die voor eind september zullen worden uitgevoerd en die er onder andere voor moeten zorgen dat er een brand- en rookscheiding wordt gerealiseerd (brandcompartimentering).⁴⁸¹ Het is niet goed te achterhalen of en wanneer de wethouders Wiebes en Van Poelgeest door Dienst Metro en de Omgevingsdienst zijn geïnformeerd over de afgesproken 'quick wins'.

10.2 Mijlpaal 1 - deelproject technisch gereed op 1 november 2013 - wordt niet gehaald

Na de buitendienststelling van 2013 zijn nog niet alle werkzaamheden uitgevoerd. In de Hoofdlijnen Regeling Voltwooing Werk (maart 2013 - RVW) zijn tussen Dienst Metro en de aannemer (CSWE) twee mijlpalen opgenomen. De eerste mijlpaal van SIT-0 ligt op 1 november 2013. Op die datum moet de installatie technisch gereed zijn (met uitzondering van de testen voor de HVAC - koeling van regelkasten essentiële systemen).^{xxiv} De tweede mijlpaal in de regeling is de oplevering van het volledige werk op 31 maart 2014 - voor de indiening van de gebruiksmelding in mei 2014. Aan het behalen van de mijlpalen zijn bonussen gekoppeld van respectievelijk € 500.000 en € 250.000. Daarnaast is in de betalingsregeling bij de RVW opgenomen dat de afgesproken periodieke betaling wordt aangepast als de afgesproken mijlpalen wijzigen. Als de mijlpaal opleverdatum volledig werk (31 maart 2014) met meer dan één maand wordt overschreden dan worden de resterende periodieke betalingen opnieuw verdeeld over de resterende periode tot oplevering.⁴⁸²

Vrij snel na de buitendienststelling worden in het directieoverleg van Dienst Metro twijfels geuit over de haalbaarheid van de mijlpaal technisch gereed op 1 november 2013. Het projectteam heeft bij CSWE aangedrongen op een personele ingreep zodat het vertrouwen bij het projectteam toeneemt in het halen van de mijlpaal van 1 november 2013.⁴⁸³ De onzekerheid over het halen van 1 november 2013 is ook opgenomen in de weekrapportage van 9 september 2013.⁴⁸⁴ Half september vindt er een gesprek plaats tussen Dienst Metro en CSWE waarin CSWE aangeeft dat de mijlpaal van 1 november 2013 gehaald gaat worden. In het directieoverleg ROL wordt echter gelijktijdig gesignaleerd dat er toch nog een reële kans aanwezig is dat op 1 november 2013 de mijlpaal van SIT-0 niet wordt gehaald. Dienst Metro acht dit echter geen risico voor de gebruiksmelding.⁴⁸⁵

^{xxiv} HVAC betekent Heating Ventilation Air Conditioning

Begin oktober 2013 wordt in het directieoverleg van Dienst Metro definitief vastgesteld dat de mijlpaal van 1 november 2013 niet gehaald gaat worden. De SIT-0 wordt niet gerealiseerd. Dit betekent dat op die datum het deelproject Vluchtwegmaatregelen nog niet technisch gereed is. Wederom wordt echter geconstateerd dat het niet halen van deze mijlpaal geen risico vormt voor de gebruiksmelding in mei 2014.⁴⁸⁶

10.3 Overleg over gebruiksmelding tussen Dienst Metro en Omgevingsdienst wordt opgestart

Eind september 2013 stelt Dienst Metro een plan van aanpak op voor de gebruiksmelding van de Oostlijn. In dit plan van aanpak wordt kort beschreven wat de gebruiksmelding inhoudt. Met de melding wordt de Omgevingsdienst in kennis gesteld van het voornemen om de gerevoerde Oostlijntunnel in gebruik te nemen. Daarbij verklaart de tunnelbeheerder (de directeur E&B) van Dienst Metro dat de infrastructuur, het materieel, en de organisatie (de tunnelveiligheid-TRIAS) samen een brandveilig bouwwerk vormen dat voldoet aan de eisen van het bouwbesluit. Deze verklaring moet worden onderbouwd door middel van een veiligheidsdossier. In het plan van aanpak wordt aangegeven welke zaken er onder andere moeten worden aangevuld. In het kort komt het er op neer dat de bewijsvoering van de veiligheid op de drie onderdelen van de tunnelveiligheid-TRIAS op orde wordt gebracht.⁴⁸⁷

In oktober 2013 starten Dienst Metro en de Omgevingsdienst een apart overleg over de gebruiksmelding. Eind oktober wordt in het directieoverleg tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst gemeld dat de partijen een keer bij elkaar zijn geweest en dat een structureel overleg gewenst is.⁴⁸⁸ Op 20 november volgt een tweede bijeenkomst waarin de verschillende onderwerpen rond de gebruiksmelding aan de orde komen zoals het proces van acceptatie en validatie, de wijze waarop de zogenaamde CFD berekeningen worden gevalideerd en de stand van zaken rond de bouwvergunning.^{xxv}

10.4 Projectmanagement maakt nieuwe afspraken met CSWE

Op 18 november 2013 worden de nieuwe afspraken met CSWE door de projectmanager ROL gemaakt over de afronding van het werk en het betaalbaar stellen van de bonus voor het behalen van de mijlpaal. De voorwaardelijke betaling van € 1 miljoen bij het bereiken van SIT-0 (technisch gereed) wordt anders ingericht. Voor de betaling van dit bedrag is het bereiken van SIT-0 niet langer leidend. Dienst Metro en CSWE komen overeen dat het bedrag zal worden betaald als aan de voorwaarden opgenomen in kader 10.1. is voldaan. Dienst Metro en CSWE spannen zich in om voor 15 november 2013 aan de voorwaarden te voldoen en de betaling beschikbaar te stellen. In dit licht is het opmerkelijk dat de brief na deze datum op 18 november 2013 is verstuurd toen reeds bekend was dat deze datum niet was gehaald.

^{xxv} Met CFD berekeningen wordt voor verschillende scenario's uitgewerkt hoe de brand- en rookontwikkeling verloopt, gegeven de technische installaties en welke gevolgen dit heeft voor de vluchtcapaciteit in het ondergrondse deel van de metro.

Kader 10.1. Nieuwe voorwaarden voor betaalbaar stellen oorspronkelijke bonus SIT-0 (18 november 2013)

1. Dienst Metro en CSWE hebben overeenstemming over een definitieve Planning Einde Werk.
2. Dienst Metro en CSWE hebben overeenstemming over de organisatiekosten die met de Planning Einde Werk samenhangen.
3. Dienst Metro en CSWE hebben overeenstemming over een kwalitatieve restpunten- en constateringelijst.
4. Dienst Metro en CSWE hebben overeenstemming over de testen die zijn uitgevoerd en die nog moeten worden uitgevoerd om tot een SIT-0 te komen, exclusief HVAC (koelinstallaties technische ruimtes).
5. Dienst Metro en CSWE hebben overeenstemming over de testen die na de SIT-0 nog moeten worden uitgevoerd (onder andere samenhangend met HVAC).
6. CSWE heeft voor de onder punt 4 genoemde testen zogenaamde blauwe mapjes aangeleverd.
7. CSWE heeft de rood/blauwsets van de 'as built' tekeningen bij de betreffende regelkasten op de stations geplaatst.

Naast de betaalbaarstelling van de € 1 miljoen bij het bereiken van de SIT-0 was in de RVW overeengekomen dat een bonus van €500.000 zou worden toegekend als de SIT-0 op tijd zijn gerealiseerd: op 1 november 2013. Ook deze voorwaarde wordt losgelaten en aan de betaalbaarstelling van deze bonus worden nu twee andere voorwaarden gesteld: de hiervoor in kader 10.1. bij punt 4 genoemde testen moeten conform Planning Einde Werk zijn uitgevoerd en de onder punt 6 genoemde blauwe mapjes moeten zijn opgeleverd inclusief de uitkomsten van de testen.⁴⁸⁹

De directie van Dienst Metro is verbaasd over deze handelswijze van het projectmanagement van ROL. De verbazing betreft zowel de inhoud van de brief als de wijze waarop deze tot stand is gekomen. De financieel directeur van Dienst Metro besluit daarom tot een onderzoek naar het mandaat van projectmanager ROL en of deze wel binnen dit mandaat heeft gehandeld. Daarnaast zal het onderzoek zich richten op de consistentie met eerder met CSWE gemaakte afspraken en of de nieuwe afspraak recht- en doelmatig is. Geconcludeerd wordt dat er onzekerheid is of de projectmanager binnen zijn mandaat heeft gehandeld. Er kan zowel beargumenteerd worden dat de gewijzigde bonusregeling niet past binnen het mandaat van de projectmanager ROL als dat het wel valt binnen een van de artikelen van de Regeling Voltooiing Werk. Deze onzekerheid had voor de projectmanager redenen moeten zijn om deze beslissing niet eenzijdig te nemen. Verder wordt geconstateerd dat met de brief de waarde van de prikkel voor CSWE om snel te leveren is weggenomen en dat dit de doelmatigheid niet ten goede komt.⁴⁹⁰ In het directieoverleg ROL van 9 januari 2014 geeft de financieel directeur van Dienst Metro een korte toelichting op het onderzoek. Geconcludeerd wordt dat de projectleiding van ROL onvoldoende zorgvuldig richting de aannemer heeft gehandeld.⁴⁹¹

10.5 Gebruiksmeldingsproces krijgt moeizaam vorm binnen Dienst Metro

Voorafgaand aan de indiening van de gebruiksmelding moet de overdracht van het deelproject Vluchtwegmaatregelen van de projectorganisatie ROL naar de afdeling E&B

worden georganiseerd. Dat gaat niet zonder problemen. Begin oktober escaleert de projectorganisatie ROL naar het directieoverleg ROL. De projectorganisatie voelt zich onvoldoende gehoord in het proces van gebruiksmelding. De projectorganisatie vindt dat E&B nog onvoldoende is voorbereid op de overdracht. Ze hanteren een blauwdruk voor nieuwbouwprojecten, terwijl het project ROL dat niet is. Er moet derhalve een nieuw proces van acceptatie en overdracht worden opgesteld. Daarnaast zijn de afspraken tussen E&B en de Omgevingsdienst niet duidelijk. Verder constateert de projectorganisatie dat E&B afspraken niet nakomt en wat betreft het gezamenlijk optrekken richting de Omgevingsdienst een *"te grote broek"* aantrekt, terwijl veel praktische kennis bij de E&B ontbreekt. Ten slotte heeft de projectorganisatie het gevoel dat de er een gevoel van urgentie ontbreekt bij de afdeling E&B. Tot aan de gebruiksmelding zijn er nog maar 5 maanden en er moet nog veel gebeuren, niet alleen op het gebied van de infrastructuur maar ook op het gebied van de organisatie waarvoor GVB informatie moet leveren. De projectorganisatie wil straks niet de *"zwarte piet krijgen"* als de gebruiksmelding niet door de Omgevingsdienst wordt geaccepteerd.⁴⁹²

Begin november is er overleg tussen de projectorganisatie en E&B over de gebruiksmelding. E&B van Dienst Metro moet de gebruiksmelding doen en een belangrijk deel van de onderbouwing van de veiligheid in de Oostlijn tunnel moet door de projectorganisatie worden geleverd. In het overleg worden een aantal afspraken gemaakt over de taak- en rolverdeling tussen E&B en de projectorganisatie. Overleg met de Omgevingsdienst zal gezamenlijk worden gevoerd. Gezamenlijk doel van een en ander is te komen tot een succesvolle gebruiksmelding.⁴⁹³

Half november wordt de overdracht van de projectorganisatie naar E&B besproken in het directieoverleg ROL. E&B zegt daarin dat ze de indruk heeft dat de projectorganisatie zich vooral richt op datgene wat minimaal nodig is om de gebruiksmelding te doen. Daarbij houdt ze naar de opvatting van E&B onvoldoende rekening met de eerdere afspraken die met de Omgevingsdienst zijn gemaakt. De projectorganisatie schetst twee uitvoeringsscenario's - een totaalpakket zoals afgesproken met de Omgevingsdienst of een minimale variant waarover met de Omgevingsdienst in gesprek kan worden gegaan. E&B is hogelijk verbaasd dat er nu discussie over de scope lijkt te ontstaan. De tunnelbeheerder bepaalt immers de scope waaraan de projectorganisatie zich dient te houden. E&B en de projectorganisatie gaan wederom met elkaar in overleg.⁴⁹⁴

Op 2 december 2013 wordt het Plan van Aanpak Acceptatie en Overdracht (PvA) besproken in het directieoverleg ROL. Het PvA is nu definitief. De projectorganisatie ROL en E&B constateren dat het PvA nog niet geheel voldragen is. Gezien de tijdsdruk wordt bewust de keuze gemaakt om geen tijd en energie meer te steken in het aanscherpen van het PvA.⁴⁹⁵ Het PvA was volgens de projectorganisatie goed genoeg om te starten met de uitvoering.⁴⁹⁶

10.6 Noodzaak onderhoudscontract komt laat in beeld

Net na de zomer van 2013 -een half jaar voor de gebruiksmelding- wordt duidelijk dat er ook nog een onderhoudscontract met CSWE moet worden afgesloten.⁴⁹⁷ Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor de gebruiksmelding. Immers moet worden gegarandeerd dat het systeem goed blijft functioneren waardoor de veiligheid van het ondergrondse deel van de tunnel

wordt geborgd. Als verklaring voor het nog niet hebben van een onderhoudscontract wordt opgemerkt dat het geen onderdeel van het oorspronkelijke WIERPT-bestek was.⁴⁹⁸ Daarmee wordt niet onderkend dat het onderhoudscontract al van het begin van de aanbesteding in beeld is geweest. In de selectieleidraad bij de aanbesteding van mei 2009 vormt het een integraal onderdeel van de aanbesteding.⁴⁹⁹ Het vormde ook een integraal onderdeel van het contract met CSWE.⁵⁰⁰ Echter bij de regeling 'oud zeer' van oktober 2012 is de optie om het onderhoud door CSWE te laten uitvoeren komen te vervallen.⁵⁰¹

In het directieoverleg ROL van Dienst Metro van oktober 2013 komt het onderhoudscontract weer aan de orde en wordt door de projectorganisatie ROL opgemerkt dat er weinig voortgang wordt gemaakt. Er wordt afgesproken dat E&B komt met een notitie waarin het proces om te komen tot een onderhoudscontract wordt beschreven. Het contract moet begin 2014 worden afgesloten.⁵⁰² Als dit niet gehaald wordt zal, het onderhoud ter overbrugging tijdelijk worden belegd bij GVB.⁵⁰³ Het onderwerp komt wederom aan de orde in het memo van 6 december 2012 van E&B met de belangrijkste risico's in de overdracht van de projectorganisatie ROL naar E&B.

10.7 Bouwvergunning deelproject Vluchtwegmaatregelen blijft problemen opleveren

Een essentieel onderdeel voor een succesvolle gebruiksmelding is de afgifte van de bouwvergunning voor alle onderdelen van het project. Aangezien er bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen afwijkend is gebouwd van de bouwvergunning die in 2010 door de Omgevingsdienst (het toenmalige DMB) is afgegeven moet er een nieuwe aanvraag voor de bouwvergunning worden ingediend.⁵⁰⁴ In het najaar van 2013 zijn de problemen rondom de bouwvergunning nog niet opgelost. Dienst Metro heeft een aanvraag ingediend maar de aanvraag was niet volledig en niet duidelijk en is om die reden weer ingetrokken.⁵⁰⁵ Begin 2014 wordt de nieuwe bouwvergunning aangevraagd, daarnaast zal er eind januari 2014 nog een nieuwe vergunningaanvraag komen voor het onderdeel brandcompartimentering.⁵⁰⁶

10.8 Problemen komen in PAT-rapportages niet duidelijk naar voren

In oktober 2013 verschijnt de rapportage van het PAT-team over het project ROL (op basis van informatie uit oktober 2013). Zowel op het gebied van project- en risicomanagement, bestuurlijke informatie voorziening als omgevingsmanagement worden de stoplichten op groen gezet. In de toelichting op het project ROL wordt de zomersluiting 2013 succesvol genoemd. Er worden geen opmerkingen gemaakt over de door de Omgevingsdienst geconstateerde gebreken na de buitendienststelling in de zomer van 2013. Ook worden de problemen rond de bouwvergunning niet gesignaleerd. Ten aanzien van de gebruiksmelding wordt alleen geconstateerd dat er een overleg met de Omgevingsdienst is opgestart. Dat op dat moment voor de Dienst Metro nog lang niet duidelijk is wat er moet gebeuren in het kader van de gebruiksmelding komt in de PAT rapportage niet aan de orde.⁵⁰⁷

10.9 Begin 2014 zetten Omgevingsdienst en Dienst Metro overleg voort over gebruiksmelding

Op 22 januari 2014 komen de Omgevingsdienst en de Dienst Metro weer bij elkaar. In het overleg wordt de door Dienst Metro aangekondigd te gaan werken met een open punten lijst.

De open puntenlijst bevat punten die voor de gebruiksmelding moeten zijn opgelost (kortom blokkerend zijn voor de gebruiksmelding), punten die op korte termijn moeten worden opgelost maar die niet blokkerend zijn voor de gebruiksmelding, en punten die de gebruiksmelding niet blokkeren en zullen worden opgelost bij het deelproject Stationsrenovaties (het zogenaamde Vluchtwegmaatregelen 2). Er is een concept open puntenlijst opgesteld die eerst nog intern binnen Dienst Metro moet worden besproken. Daarnaast komt tijdens dit overleg een verschil van interpretatie tussen de Omgevingsdienst en Dienst Metro aan het licht over de datum waarop de gebruiksmelding moet worden ingediend. De Omgevingsdienst is van mening dat de gebruiksmelding op 1 april 2014 moet worden gedaan om het gedogen per 1 mei 2014 te beëindigen. Dienst Metro is van mening dat de gebruiksmelding ergens in mei 2014 moet worden gedaan zonder dat daarbij een specifiek datum is aangegeven.⁵⁰⁸

10.10 Bij de Dienst Metro ontstaat grote twijfel over haalbaarheid gebruiksmelding

In het directieoverleg ROL van 2 december 2013 uit de afdeling E&B zijn zorgen over de gebruiksmelding. Er zijn problemen met de aanlevering van 'as-built' documentatie van CSWE. In april 2014 zal nog veel werk moeten worden verzet om de gegevens over te zetten naar GVB en E&B. Alhoewel er nog veel werk moet worden verzet voorziet E&B nog niet dat de datum van 1 mei 2014 voor de gebruiksmelding niet haalbaar is.⁵⁰⁹ Twee weken later wordt in datzelfde overleg gemeld dat er zorgen waren over de planning, maar dat er een nieuwe planning op 18 december 2013 komt. Verwacht wordt dat de gebruiksmeldingsactiviteiten op tijd gereed zullen zijn.⁵¹⁰

Een maand later wordt de stand van zaken rond de gebruiksmelding in het directieoverleg ROL besproken. De situatie is aanmerkelijk verslechterd. Op 9 januari 2014 wordt geconcludeerd dat er onvoldoende zekerheid is dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen in mei 2014 voldoende vergevorderd is dat de afdeling E&B een gebruiksmelding kan doen. Er is dringend behoefte aan een realistisch PvA dat de instemming heeft van zowel opdrachtgever als aannemer. Vier dagen later –op 13 januari 2014– vindt er een speciaal directieoverleg ROL plaats. Hierin wordt de stand van zaken richting de gebruiksmelding gepresenteerd. Geconcludeerd wordt dat de projectorganisatie “*hoogstwaarschijnlijk*” niet zover gevorderd is dat E&B in mei 2014 een gebruiksmelding kan doen.⁵¹¹ In de presentatie voor het directieoverleg worden twee mogelijke scenario's geschetst: een gebruiksmelding met manco's en een uitstel van de gebruiksmelding.⁵¹² Deze conclusies maken het noodzakelijk dat er voor 1 februari 2014 een notitie beschikbaar moet zijn op basis waarvan het directieoverleg ROL dan wel het directieoverleg Dienst Metro een besluit kan nemen over het vervolg.⁵¹³

Op 4 februari 2014 is er een overleg van het directieteam van Dienst Metro. Voor dit overleg heeft de stuurgroep ROL een notitie (3 februari 2014) opgesteld over de strategische koers die richting de gebruiksmelding kan worden gevolgd. In de notitie wordt de stand van zaken van het deelproject Vluchtwegmaatregelen geschetst. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de gebruiksmelding in mei 2014: “*het gaat niet vanzelfsprekend goed en het risico dat het niet goed gaat is behoorlijk groot*”. De stuurgroep adviseert om de wethouder, het college en het projectcommissariaat over de huidige stand van te informeren. Verder wordt voorgesteld dat het directieteam van Dienst Metro op 1 april 2014 een 'go/no go' beslissing neemt over het

doorzetten van de gebruiksmelding.⁵¹⁴ Het is niet duidelijk of de wethouder en het college naar aanleiding van dit overleg zijn geïnformeerd.

10.11 Mijlpaal 2 - werk volledig gereed op 31 maart 2014 - wordt losgelaten

De brief van 18 november 2013 met daarin nieuwe afspraken met CSWE had onder meer tot doel om te komen tot een gedeelde planning. In het directieoverleg ROL van 9 januari 2014 wordt geconstateerd dat dit niet is gelukt. Er worden zorgen over de projectplanning geuit en aan de projectmanager ROL en projectleider Vluchtwegmaatregelen wordt gevraagd om te komen met een scherpe planning waarin inzichtelijk wordt gemaakt welke zaken voor de gebruiksmelding moeten zijn uitgevoerd en welke restpunten daarna kunnen.⁵¹⁵

Daarna maken Dienst Metro en CSWE op 21 januari 2014 nieuwe afspraken over de realisatie van het werk. De focus komt te liggen op de noodzakelijke werkzaamheden die moeten worden afgerond voor de gebruiksmelding van mei 2014. De opleverdatum voor het totale werk wordt verschoven van 31 maart 2014 naar een nog nader overeen te komen nieuwe datum. Beide partijen streven er naar om eind januari een planning einde werk te hebben, waarbij tevens wordt aangegeven welke werkzaamheden voor het doen van de gebruiksmelding moeten zijn gerealiseerd.⁵¹⁶ Uit het directieoverleg van Dienst Metro blijkt dat CSWE eind januari een nieuwe planning heeft opgeleverd tot aan de gebruiksmelding. Deze planning is een verslechtering van een eerder planning van half januari. Volgens CSWE was de planning van half januari te optimistisch en te ambitieus. Met CSWE wordt afgesproken dat ze uiterlijk 31 januari aangeeft of 1 mei voor de gebruiksmelding volgens hen nog haalbaar is.⁵¹⁷

Uit het overleg van de stuurgroep ROL wordt duidelijk dat CSWE heeft aangegeven dat noodzakelijke onderdelen voor de gebruiksmelding voor 1 mei zullen zijn gerealiseerd. De stuurgroep ROL wijst er echter op dat CSWE een *“onvoldoende bewezen betrouwbare partij”* is. Bovendien ziet CSWE deze afspraak volgens de stuurgroep als *“inspanningsverplichting”* en dat is *“niet optimaal”*.⁵¹⁸ De afspraken met CSWE worden uiteindelijk op 28 maart 2014 vastgelegd in een Addendum bij de RVW. De extra kosten voor de uitvoering van het project van dit Addendum bedragen € 3,3 miljoen. In het Addendum is bovendien vastgelegd welke werkzaamheden voor 1 mei 2014 moeten zijn uitgevoerd. Het Addendum bevat echter nog geen nieuwe einddatum voor de voltooiing einde werk. Die datum moet nog nader worden overeengekomen.⁵¹⁹ Op 26 mei 2014 informeert CSWE dat alle werkzaamheden ten behoeve van de gebruiksmelding zoals vastgelegd in het Addendum zijn voltooid.⁵²⁰ Over het loslaten van de mijlpaal dat het werk op 31 maart 2014 volledig gereed zou zijn, is de gemeenteraad niet via de voorgangsrappportages geïnformeerd.⁵²¹

10.12 Er wordt een tijdelijk onderhoudscontract afgesloten

Begin februari 2014 wordt door Dienst Metro vastgesteld dat voor het indienen van de gebruiksmelding het onderhoud en beheer van de in het kader van het deelproject Vluchtwegmaatregelen aangebrachte voorzieningen niet meer volledig geregeld kan worden. Er is alleen nog een tijdelijk onderhoudscontract met CSWE mogelijk.⁵²² Het bleek alleen lastig om alle benodigde informatie van CSWE te krijgen om te beoordelen of ze het onderhoudscontract

konden uitvoeren. Uiteindelijk is er gekozen voor een tussenoplossing door het onderhoud tijdelijk bij GVB te beleggen.⁵²³ Op 7 mei meldt de afdeling E&B dat het onderhoudscontract is geregeld. GVB gaat dit tot eind 2014 doen met haar eigen onderaannemers, waarbij CSWE als back-up optreedt. CSWE is het volgens E&B met deze constructie eens.⁵²⁴

10.13 Dienst Metro wordt positiever over haalbaarheid gebruiksmelding maar Omgevingsdienst blijft kritisch

Eind februari 2014 is Dienst Metro positiever over de haalbaarheid van de gebruiksmelding. In het directieoverleg met Dienst Metro wordt gemeld dat men verwacht op tijd klaar te zijn. Afsproken wordt om voor 1 april 2014 het college te informeren over de stand van zaken.⁵²⁵ Op 8 april 2014 stemt het directieteam van Dienst Metro in met een intensieve voortzetting van werkzaamheden van zowel de projectorganisatie als de tunnelbeheerder (E&B) gericht op de gebruiksmelding. De Omgevingsdienst heeft echter nog een groot aantal zorgpunten, dat voor de gebruiksmelding moeten worden opgelost.⁵²⁶ Twee dagen later worden de wethouders Van Poelgeest en Ossel (die inmiddels de verantwoordelijkheid voor het project ROL na het vertrek van wethouder Wiebes heeft overgenomen) per brief over de stand van zaken geïnformeerd door Dienst Metro en de Omgevingsdienst.⁵²⁷

10.14 Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen loopt op naar € 144,3 miljoen

De financiële prognose voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen is in het derde en vierde kwartaal van 2013 ongewijzigd gebleven (€ 140,7 miljoen).⁵²⁸ In het eerste kwartaal van 2014 moet de financiële prognose echter weer naar boven worden bijgesteld. Als belangrijke oorzaak voor de toename wordt de verhoogde inzet van de projectorganisatie en aannemer genoemd voor het realiseren van een succesvolle gebruiksmelding in mei 2014. De financiële prognose voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen bedraagt nu € 144,3 miljoen. Dit bedrag valt nog binnen de raming (op basis van 95% waarschijnlijkheid) van begin 2013 (€ 145,6 miljoen),⁵²⁹ maar ligt inmiddels € 3,5 miljoen euro boven het in 2013 vastgestelde budget van € 140,7 miljoen.⁵³⁰ In het 2^e kwartaal van 2014 neemt de financiële prognose niet verder toe en daalt licht met € 0,1 miljoen. Wel worden er nog aanvullende financiële risico's rond de regeling einde werk signaleerd. Verder is duidelijk geworden dat de SRA buiten de aanvullende dekking van ROL de extra kosten voor de buitendienststelling niet voor haar rekening wil nemen. Daardoor resteert nog een financieel gat van € 3,5 miljoen waarvoor nog een oplossing moet worden gevonden.⁵³¹

10.15 Er blijven hardnekkige discussiepunten bestaan tussen Dienst Metro en Omgevingsdienst

Vanaf 5 februari 2014 tot en met 8 mei 2014 wordt de open puntenlijst met voor de gebruiksmelding blokkerende punten twee wekelijks in het overleg over de gebruiksmelding tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst besproken.⁵³² Vanaf 30 april 2014 stelt de Omgevingsdienst voor om gegeven de omvang van het aantal openstaande punten de frequentie van het overleg te verhogen van 1 keer per twee weken naar elke week.⁵³³ Alhoewel er in de periode tot de gebruiksmelding veel voortgang wordt geboekt (veel open punten worden in de loop der tijd weggewerkt) blijven er een aantal hardnekkige discussiepunten bestaan tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst. Het betreft met name de onderwerpen safe haven, slow stop

op de neergaande roltrappen, de nieuwe CFD berekeningen en het aanbrengen van een omroep en camerasysteem in de tunnel.⁵³⁴

In het overleg van de 30 april 2014 meldt Dienst Metro dat er op 1 mei 2014 nog geen gebruiksmelding kan worden gedaan omdat nog niet alle voor de tunnelbeheerder (E&B) blokkerende punten zijn opgelost. Wanneer dit wel het geval is zal de gebruiksmelding worden gedaan. De Omgevingsdienst vindt dat hiermee wordt afgeweken van de oorspronkelijke afspraak waarmee het proces is gestart. De gebruiksmelding zou alleen dan worden ingediend als er van beide kanten geen blokkerende punten meer zouden zijn. Dienst Metro stelt zich op het standpunt dat het de verantwoordelijkheid van de tunnelbeheerder is om de gebruiksmelding te doen, als er geen overeenstemming met de Omgevingsdienst wordt bereikt dan kan dit leiden tot een 'agree-to-disagree' situatie waarna er moet worden geëscaleerd.⁵³⁵ Op 6 mei 2014 is er overleg tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst. In het directieoverleg van Dienst Metro wordt hier verslag van gedaan. De Omgevingsdienst is van mening dat er nog te veel punten open staan om een gebruiksmelding te doen. Dienst Metro is van mening dat de gebruiksmelding wel kan worden ingediend.⁵³⁶

10.16 Gebruiksmelding ingediend maar onvolledig en nog veel gebreken

Op 9 mei 2014 wordt de gebruiksmelding met een veiligheidsonderbouwing door Dienst Metro ingediend bij de Omgevingsdienst. De gebruiksmelding bevat een overzicht van restpunten die op de korte termijn en die bij de stationsrenovaties zullen worden uitgevoerd.⁵³⁷ Daarnaast verstuurt de tunnelbeheerder een verklaring waarin hij de restrisico's rondom veiligheid in het ondergrondse deel van de Oostlijn accepteert en waarin hij beargumenteert dat deze een gebruiksmelding voor de tunnels en ondergrondse stations niet in de weg staan.⁵³⁸

Nadat de gebruiksmelding is ingediend neemt het college een besluit om de gedoogperiode tot 1 augustus 2014 te verlengen.⁵³⁹ Dit moet er voor zorgen dat er voldoende tijd is voor overleg tussen de tunnelbeheerder en de Omgevingsdienst en de toetsing van de gebruiksmelding door de Omgevingsdienst. Daarna is het een tijdje stil. In het directieoverleg Dienst Metro van 3 juni 2014 wordt gemeld dat er de afgelopen weken weinig contact met de Omgevingsdienst is geweest en de Omgevingsdienst het beoordelen van de gebruiksmelding veel werk vindt.⁵⁴⁰ Twee dagen -5 juni 2014- later verstuurt de Omgevingsdienst een brief aan Dienst Metro. Daarin constateert ze dat de gebruiksmelding niet voldoet aan de eisen van het bouwbesluit. Zo ontbraken er bijvoorbeeld goede tekeningen van de brandcompartimentering. Daarnaast was onvoldoende aangetoond dat de opleiding van GVB-personeel goed was geregeld.⁵⁴¹ De Omgevingsdienst beschouwt de melding daarom als niet gedaan.⁵⁴²

Op 12 juni 2014 vindt er een ingelast overleg plaats tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst over de ontstane situatie. Na afloop van het overleg constateert de Omgevingsdienst intern dat de tunnelbeheerder "*begon te begrijpen*" dat de nog niet aangepakte verdeelhallen in het project ROL (deze zijn vooruitgeschoven naar de stationsrenovaties en moeten gereed zijn in 2018) een belangrijke plaats hebben in het omschrijven van de restrisico's bij de gebruiksmelding.⁵⁴³ Op 16 juni 2014 voeren Dienst Metro en de Omgevingsdienst verder overleg over de brief van 5 juni 2014 van de Omgevingsdienst.⁵⁴⁴

Op 19 juni 2014 informeert de Omgevingsdienst Dienst Metro welke inhoudelijke open punten de Omgevingsdienst en de Brandweer hebben geconstateerd bij de beoordeling van de gebruiksmelding. De Omgevingsdienst keurt 20 documenten om inhoudelijke redenen af. Het gaat daarbij onder meer om de afgegeven verklaring van de tunnelbeheerder over de restrisico's en de toetsing van de zelfredzaamheid bij het niet beschikbaar zijn van de roltrappen. Daarnaast heeft ze geconstateerd dat van de open puntenlijst er nog 8 punten niet opgelost zijn die volgens de Omgevingsdienst blokkerend zijn voor de gebruiksmelding.⁵⁴⁵

In het directieoverleg ROL van 20 juni komt de openstaande en inhoudelijke puntenlijst van de Omgevingsdienst aan de orde. De tunnelbeheerder heeft behoefte aan "*een objectieve blik*" van het bureau Crislab op de openstaande punten waarover Dienst Metro "*fundamenteel van inzicht verschilt*" met de Omgevingsdienst. Het gaat daarbij met name om het aanbrengen van een 'slow stop' bij de roltrappen, de handhaving van het safe haven principe, en de tegenvallende uitkomsten van nieuwe CFD berekeningen. Daarnaast heeft de Omgevingsdienst tijdens een inspectie zoveel tekortkomingen gesignaleerd, dat de inspectie is gestaakt. Voor Dienst Metro is echter onduidelijk aan welk kader de Omgevingsdienst heeft getoetst. Er wordt in samenspraak met Crislab een inhoudelijke reactie op de standpunten van de Omgevingsdienst voorbereid.⁵⁴⁶

10.17 Dienst Metro verstrekt begin juli aanvullende informatie

Dienst Metro stuurt op 1 juli 2014 een brief met daarin een reactie op de brief van de Omgevingsdienst van 5 juni 2014 waarin wordt gemeld dat de gebruiksmelding onvolledig is. In de brief wordt beargumenteerd dat de gebruiksmelding naar het oordeel van de Dienst Metro nu voldoet aan de eisen van volledigheid en wordt het verzoek gedaan om de aangevulde gebruiksmelding in vervolghandeling te nemen. Specifiek gaat zij nog in op zes resterende discussiepunten met de Omgevingsdienst: ontbrekende documentatie, certificering door R2B, aanbrengen slow-stop voorziening op neergaande roltrappen, handhaven regelmaatbeheersing ten behoeve van het safe haven principe, de CFD berekeningen voor vluchtcapaciteit en enkele organisatorische aspecten.⁵⁴⁷

10.18 Externe partij wordt ingeschakeld om discussiepunten te beslechten

Voor de zomer van 2014 bleek dat naast Dienst Metro ook de Omgevingsdienst gebruik maakte van de diensten van Crislab. Zowel Dienst Metro als de Omgevingsdienst vond daarom Crislab een geschikte partij om de discussie over de restpunten rondom de gebruiksmelding vlot te trekken.⁵⁴⁸ Half juli 2014 wordt er onder leiding van Crislab een bijeenkomst belegd tussen Dienst Metro, de Omgevingsdienst en de Brandweer.⁵⁴⁹ Tijdens deze bijeenkomst zijn 14 discussiepunten tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst besproken. Over de meeste punten bereiken Dienst Metro en de Omgevingsdienst overeenstemming over hoe te handelen. Sommige zaken worden meteen aangepakt, andere worden vooruitgeschoven naar het deelproject Stationsrenovaties waaronder het ontbreken van camera's en een omroep installatie en blusvoorzieningen in de ondergrondse stations. Over vier punten blijft discussie bestaan. Onder meer over de wijze waarop de uitkomsten van de nieuwe CFD berekeningen worden meegenomen in de beoordeling. Dienst Metro stelt zich op

het standpunt dat deze nieuwe inzichten bij de volgende projectfase moeten worden betrokken, de Omgevingsdienst is het hier niet mee eens. Ook wat betreft het aanbrengen van de slow-stop op neergaande roltrappen, de toereikendheid van de regelmaatbeheersing ten behoeve van het safe haven principe bestaat verschil van inzicht, en de negatieve effecten van het aanbrengen van registerkleppen in de brandwerende wand (brandcompartimentering) bestaat verschil van inzicht. ^{xxvi} Een en ander is neergelegd in een gezamenlijke notitie van Dienst Metro en de Omgevingsdienst van 29 juli 2014.⁵⁵⁰

Naast deze gezamenlijke notitie brengt Crislab op 30 juli 2014 in opdracht van Dienst Metro en de Omgevingsdienst een advies uit waarin zij ingaat het effect van het ontbreken van volledige regelmaatbeheersing en slow-stops op neergaande roltrappen op het veiligheidsniveau. Op grond van hun bevindingen adviseert Crislab het bevoegd gezag (de Omgevingsdienst) *“om het huidige veiligheidsniveau als voldoende te beschouwen om het gebruik van het metrosysteem te continueren”*.

10.19 De Omgevingsdienst accepteert gebruiksmelding met voorwaarden

Begin augustus 2014 wordt duidelijk dat de Omgevingsdienst de gebruiksmelding onder voorwaarden wil accepteren. Hiermee zal een einde komen aan de gedoogperiode. ⁵⁵¹ Ook wordt hiermee voorkomen dat er een patstelling ontstaat tussen Dienst Metro en de Omgevingsdienst. Belangrijk uitgangspunt daarbij was dat er niet aan de wezenlijke veiligheid in de tunnel zou worden getornd. Volgende de Omgevingsdienst vormde de gebruiksmelding onder voorwaarden de Dienst Metro een goed instrument om te kijken wat wanneer nog gedaan moet worden.⁵⁵² Aan de voorwaarden zijn door de Omgevingsdienst deadlines verbonden.⁵⁵³ Op 14 augustus 2014 wordt de wethouder Van der Burg (in het inmiddels aangetreden nieuwe college verantwoordelijk voor de Omgevingsdienst) geïnformeerd over het voorgenomen besluit van de Omgevingsdienst om de gebruiksmelding te accepteren onder voorwaarden die het gebruik van de metro in zekere mate beperken. Daarnaast zal de Omgevingsdienst termijnen verbinden aan de restpunten waarbinnen deze moeten zijn uitgevoerd.⁵⁵⁴ Op 19 augustus hebben wethouder Litjens (die in het nieuwe college verantwoordelijk is voor het project ROL) en wethouder Van der Burg een overleg. Uitkomst van het overleg is dat de wethouders akkoord zijn met het beëindigen van de gedoogsituatie met terugwerkende kracht per 1 augustus 2014 waarbij de Omgevingsdienst een brief stuurt met nog af te handelen restpunten.⁵⁵⁵

Op 27 augustus 2014 stuurt de Omgevingsdienst een brief aan Dienst Metro waarin ze de gebruiksmelding onder voorwaarden accepteert. In de onderstaande tabel is opgenomen welke voorwaarden de Omgevingsdienst heeft gesteld aan het gebruik van het ondergrondse deel van de metro Oostlijn.⁵⁵⁶

^{xxvi} De slow-stop voorziening moet er voor zorgen dat de roltrap langzaam tot stilstand komt bij een calamiteit zodat de kans op vallen en daarmee het versperren van de roltrap wordt beperkt.

Tabel 10.1: Voorwaarden Omgevingsdienst aan acceptatie gebruiksmelding (augustus 2014)

Nr.	Voorwaarde	Termijn
1	Vanwege het ontbreken van een slow stop voorziening bij de roltrappen vanaf het perronniveau in de ondergrondse stations, dienen de neergaande roltrappen stil gezet te worden voor het gebruik van deze roltrappen.	Direct
2	Onderhoud mag aan maximaal 1 roltrap per stijgpunt van een ondergronds station plaatsvinden en alleen buiten de spitsuren en niet tijdens een verstoorde dienstregeling en verwachte drukte, zoals bij gebruik van de zgn. Arena treinen.	Direct
3	Bij onderhoud dienen alle roltrappen beloopbaar te zijn tijdens de spitsuren, een verstoorde dienstregeling en verwachte drukte (waaronder Arena treinen).	Direct
4	Bij onderhoud aan een roltrap mag de afscheiding langs deze roltrap de trapcapaciteit van de andere (rol)trappen niet verminderen en dient de uitvoering zodanig te zijn dat bij brand het geleiden van grote mensenstromen geborgd is.	Direct
5	In de verdeelhallen van de ondergrondse stations dient een tijdelijk brand detectie- en brandmeldsysteem te zijn aangebracht ter goedkeuring van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied totdat de definitieve installatie is aangebracht.	1-1-2015
6	Ter compensatie van het ontbreken van branddetectie en een brandmeldinstallatie in de verdeelhallen dient, totdat de tijdelijke branddetectie- en brandmeldinstallatie is aangebracht, aantoonbaar goed opgeleid en geoefend GVB-personeel aanwezig te zijn in de verdeelhallen.	Direct
7	Veiligheidsvoorzieningen en met name op maaiveld niveau dienen regelmatig geïnspecteerd te worden om deze beschikbaar en bereikbaar te houden.	Direct
8	De vuurlast van de commerciële ruimten In de verdeelhallen van de ondergrondse stations dient beperkt te blijven tot het huidige gebruik en binnen de bouwkundige grenzen van deze ruimten.	Direct
9	Het beloopbaar maken van het ballastbed ter plaatse van de oversteekplaatsen tussen de verhoogde vluchtpaden in de tunnels.	1-1-2015
10	Een actueel document met specifieke beschrijving van de uitvoering van het safe haven principe voor het ondergrondse gedeelte van de metro Oostlijn dient aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied te worden overgelegd.	1-1-2015
11	De aanpassingen van de ongewijzigde verdeelhallen van de ondergrondse stations om aan de eisen van het Bouwbesluit te voldoen, dienen bij de volgende renovatie te worden meegenomen. De aanpassingen hebben met name betrekking op het ontbreken van een goede brand- en subbrandcompartimentering, branddetectie, brandmeldinstallatie	1-1-2017

Nr.	Voorwaarde	Termijn
	en blusvoorzieningen.	
12	Functionerende brandblusvoorzieningen in de tunnels, op de perrons en in de verdeelhallen	1-1-2017
13	De ontbrekende CCTV (camera's) en omroepinstallatie in de tunnels.	1-1-2017
14	Paniekbestrijdende maatregelen.	1-1-2017
15	De nieuwe inzichten als gevolg van de uitkomst van de second opinion CFD door FESG dienen te worden meegenomen in het onderzoek naar maatregelen in het kader van de volgende renovatie	

11 Stand van zaken (sep. 2014 – sep. 2015)

Nadat de gebruiksmelding door de Omgevingsdienst onder voorwaarden is geaccepteerd wordt in september 2014 begonnen met het oplossen van restpunten en het voldoen aan de aan de gebruiksmelding gekoppelde voorwaarden. Het afronden van het werk verschuift echter nog steeds in de tijd en daarmee nemen de kosten voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen verder toe. De verwachting is dat de werkzaamheden eind 2015 worden afgerond. Ook het voldoen aan alle voorwaarden van de Omgevingsdienst is nog geen eenvoudige opgave. Nader onderzoek naar het safe haven principe toont aan dat de metro vaker stopt in de tunnelbuis in de spits dan werd aangenomen bij de gebruiksmelding. Voor de tunnelbeheerder is dit eind december 2014 aanleiding om extra beheersmaatregelen te gaan nemen en daarvoor zal hij overleg voeren met GVB.

11.1 Slow-stop roltrappen – een oplossing komt in zicht

Een maand (29 september 2014) na de acceptatie van de gebruiksmelding stuurt de Omgevingsdienst een brief aan Dienst Metro waarin ze kenbaar maakt dat de eerste voorwaarde bij de acceptatie van de gebruiksmelding niet wordt nageleefd: *“de neergaande roltrappen dienen stilgezet te worden”*.⁵⁵⁷ Uit de brief blijkt dat de Omgevingsdienst hierover met Dienst Metro overleg heeft gehad en dat er nadere afspraken zijn gemaakt. In de brief worden de gemaakt afspraken bevestigd. Dienst Metro komt voor 6 oktober 2014 met een voorstel voor een tijdelijke beheersmaatregel in afwachting van een definitieve oplossing en voor 20 oktober 2014 met een *“permanent acceptabele en voldoende gelijkwaardige oplossing”*.

Op 26 september 2014 levert Arcadis een definitief rapport op over de slow-stop roltrappen in de Metro Oostlijn. Er worden verschillende mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht.⁵⁵⁸ Uiteindelijk concludeert Arcadis dat vanuit het oogpunt van kosten, technische haalbaarheid, gevaar voor vallen en conformiteit met de voorwaarden van de Omgevingsdienst het aanbrengen van een alarminstallatie zonder slow-stop de beste optie is om te voldoen aan de voorwaarden voor zelfredzaamheid. Daarvoor moeten de roltrappen volgens een voorgeprogrammeerd scenario worden gestopt bij een calamiteit en worden voorafgegaan (15 seconden) door een alarmbericht.⁵⁵⁹ Op 16 oktober 2014 stuurt Dienst Metro een brief aan de Omgevingsdienst waarin de tunnelbeheerder de gekozen permanente oplossing voor de roltrappen meldt: *“In geval van calamiteiten zullen de neergaande roltrappen tot stilstand worden gebracht door het uitoefenen van een noodstop [...] deze stop zal vooraf worden gegaan door een gesproken mededeling en zullen de opgaande roltrappen niet worden stilgezet”*. De Brandweer geeft aan dat hiermee gekozen is voor een organisatorische oplossing in plaats van een technische en vraagt zich af of dit voldoende is voor de drukkere stations.⁵⁶⁰ De tunnelbeheerder acht het echter een voldoende en gelijkwaardige oplossing en zegt toe dat de technische realisatie op 1 januari 2015 gereed zal zijn.⁵⁶¹ Op 15 december 2014 wordt deze permanente oplossing nogmaals bevestigd door de tunnelbeheerder.⁵⁶² Een week later wordt ten aanzien van de permanente oplossing voor de roltrappen gemeld dat deze niet op 1 januari 2015 maar in het eerste kwartaal van 2015 zal zijn gerealiseerd.⁵⁶³

11.2 Safe haven principe blijft moeilijk realiseerbaar

Het safe haven-principe houdt in dat wordt voorkomen dat een brandende metro strandt in de tunnel. De kans op het veilig afhandelen van een dergelijk incident op een station is veel gunstiger dan wanneer reizigers uit de tunnel geëvacueerd moeten worden. Het safe haven-principe hangt samen met de zelfredzaamheid van de passagiers en deze zelfredzaamheid is het grootst op stations.

Bij de gebruiksmelding heeft Dienst Metro aangegeven dat door de genomen maatregelen voor regelmaatbeheersing het aantal gevallen van stilstand vlak voor metrostation Centraal Station is teruggebracht naar ca. 20% van de ritten in de spits (geen stilstand buiten de spits).⁵⁶⁴ Bij de acceptatie van de gebruiksmelding heeft de Omgevingsdienst gevraagd om uiterlijk op 1 januari 2015 een actueel document over de uitvoering van het safe haven principe te ontvangen.⁵⁶⁵

Onderzoeksbureau Arcadis brengt in opdracht van de tunnelbeheerder van Dienst Metro op 17 december 2014 een rapport uit over de toepassing van het safe haven principe. De belangrijkste conclusie uit het rapport is dat de kans op een stop in de tunnel in de spits veel hoger ligt dan bij de gebruiksmelding werd verondersteld: in de ochtendspits 33,7% en in de middagspits 30,7%. Daarmee is de kans op een stop niet wezenlijk veranderd in vergelijking met 2006. Toen was de kans op een stop voor sein 206 in de tunnel voor CS 32,8%. In de bouwvergunning is daarentegen opgenomen dat door regelmaatbeheersing de kans op een stop in de tunnel wordt verkleind.⁵⁶⁶ Aan deze voorwaarde in de bouwvergunning wordt derhalve niet voldaan.

De tunnelbeheerder informeert op 22 december 2014 de Omgevingsdienst over de uitkomsten van het onderzoek van Arcadis. Uit dit onderzoek heeft de tunnelbeheerder de conclusie getrokken dat het safe haven principe in onvoldoende mate wordt gerealiseerd, nu blijkt dat ongeveer een derde van de metrostellen gedwongen stilstaat in de tunnel in de spits voor CS. De tunnelbeheerder treedt met GVB in overleg om beheersmaatregelen vast te stellen waarmee de situatie kan worden verbeterd.⁵⁶⁷ Dit betekent echter niet dat de tunnel naar het oordeel van de tunnelbeheerder onveilig is. Indien dat wel het geval zou zijn had de tunnelbeheerder de tunnel moeten sluiten.⁵⁶⁸

11.3 Aan een deel van de voorwaarden wordt later voldaan

Eind 2014 stuurt Dienst Metro een brief aan de Omgevingsdienst waarin ze de stand van zaken schetst rond alle voorwaarden die de Omgevingsdienst heeft gesteld bij de gebruiksmelding.⁵⁶⁹ Uit de brief blijkt dat een deel van de maatregelen die voor 1 januari 2015 moesten zijn gerealiseerd, dat niet zijn. Verder wordt van de restpunten die moeten worden opgelost binnen het deelproject Stationsrenovaties door Dienst Metro gesteld dat die niet op 1 januari 2017 zullen zijn gerealiseerd, maar op 1 januari 2018 (conform de projectplanning van het deelproject Stationsrenovaties).⁵⁷⁰

11.4 Prognose einde werk voor deelproject Vluchtwegmaatregelen loopt op naar € 148,6 miljoen

In het derde kwartaal van 2014 neemt het financieel tekort toe. De financiële prognose voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen wordt naar boven bijgesteld met € 1,4 miljoen en deze bedraagt dan in totaliteit € 145,6 miljoen.⁵⁷¹ Dit bedrag wordt in het vierde kwartaal van 2014 nogmaals naar boven bijgesteld: € 148,6 miljoen. Dat is inmiddels € 3 miljoen boven de 95% raming van 2013 (€ 145,6 miljoen).⁵⁷²

De kosten voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen lopen in het eerste kwartaal van 2015 volgens de financiële prognoses niet verder op. Het tekort stabiliseert zich rond de € 7,9 miljoen ten opzichte van het budget. De Dienst Metro ziet mogelijkheden dit tekort terug te dringen binnen het totale project ROL. Ze wijst daarbij op de vrijval van reeds afgeronde deelprojecten en geeft aan binnen het project te sturen op een verdere beperking van de tekorten bij het deelproject Vluchtwegmaatregelen. Daarbij moet echter wel worden opgemerkt dat het werk nog niet af is, CSWE inmiddels het contract heeft opgezegd en voor de resterende werkzaamheden nog een nieuwe aannemer moet worden gezocht.

Wel wijst Dienst Metro erop dat het financiële resultaat van het deelproject Stationsrenovaties nog niet bekend is en er daarom nog geen eindconclusie omtrent het tekort voor het totale project ROL kan worden getrokken. Hoe waarschijnlijk het is dat het tekort op het deelproject Vluchtwegmaatregelen in zijn geheel kan worden weggewerkt wordt echter niet expliciet gemaakt. De prognose einde werk voor de deelprojecten Vluchtwegmaatregelen en Stationsrenovaties laten zien dat met een waarschijnlijkheid van 50% het totale project voor € 359 miljoen bedraagt (€ 7,6 miljoen boven het in begin 2015 verhoogde budget van 351,4 miljoen). Dat betekent dat er een kans van 50% is dat het project duurder uitvalt en het tekort toeneemt.⁵⁷³

11.5 Het deelproject Vluchtwegmaatregelen is nog niet af

Ondanks de onder voorwaarden geaccepteerde gebruiksmelding moet toch worden vastgesteld dat het deelproject Vluchtwegmaatregelen niet nog niet af is. In de voortgangsrapportage van het tweede kwartaal van 2014 wordt gemeld dat de meeste werkzaamheden zijn gedaan en de gebruiksmelding is ingediend.⁵⁷⁴ Op 1 augustus 2014 stelde Dienst Metro echter in een brief aan CSWE dat vanwege het grote aantal geconstateerde gebreken in combinatie met de ernst van deze gebreken het door CSWE opgeleverde werk niet kon worden goedgekeurd⁵⁷⁵ CSWE is het met deze stelling name niet eens. CSWE constateert op 8 augustus 2014 per brief aan CSWE dat Dienst Metro niet de "*scope gebruiksmelding heeft opgenomen*". CSWE heeft de indruk dat dat Dienst Metro het totale werk "*lukraak visueel heeft geïnspecteerd*" zonder relatie met de scope gebruiksmelding. CSWE vindt dan ook dat Dienst Metro ten onrechte het werk heeft afgekeurd.⁵⁷⁶

De ontstane situatie wordt besproken in de stuurgroep ROL. In een memo van de projectmanager ROL aan de stuurgroep van 19 augustus 2014 wordt gemeld dat Dienst Metro begin augustus ten aanzien van de werkzaamheden van CSWE 1.600 restpunten constateerde en daarom het werk van CWE niet heeft goedgekeurd. Nadere analyse van deze punten door CSWE resulteerde er in dat naar verwachting tussen de 600 - 1.000 restpunten daadwerkelijk

betrekking hadden op de scope gebruiksmelding. Met CSWE is de doelstelling geformuleerd dat op 5 september 2014 overeenstemming is bereikt over de afhandeling van de restpunten. Dienst Metro heeft aan CSWE meegedeeld dat de werkzaamheden eind 2014 moeten zijn afgerond.⁵⁷⁷ Deze afkeuring van het werk door de Dienst Metro bereikt de gemeenteraad niet. In de voortgangsrapportage over het derde kwartaal van 2014 staat dat de Dienst Metro met CSWE is overeengekomen dat de werkzaamheden zijn uitgevoerd met restpunten.⁵⁷⁸

In het vierde kwartaal van 2014 bereiken CSWE en Dienst Metro echter pas overeenstemming over de afronding van resterende werkzaamheden. Deze overeenstemming wordt vastgelegd in het Addendum 2 RVW dat op 27 januari 2015 door beide partijen is ondertekend. De extra kosten van dit Addendum 2 bedragen € 5,9 miljoen. In het Addendum 2 RVW is bovendien vastgelegd dat de werkzaamheden op 31 maart 2015 zullen zijn afgerond. Het Addendum 2 RVW bevat echter gelijktijdig een disclaimer waarin al wordt gemeld dat bekend is dat er afwijkingen zullen optreden op hetgeen in het Addendum 2 RVW wordt overeengekomen en dat deze afwijkingen betrekking hebben op tijd (opleverdatum) en kosten. Hierover moeten Dienst Metro en de CSWE aanvullende afspraken maken.⁵⁷⁹

11.6 Stand van zaken najaar 2015

Het deelproject Vluchtwegmaatregelen is 5 jaar na de in 2009 beoogde datum (van begin 2010) nu bijna af. De financiële prognose lijkt zich te stabiliseren rond de € 148,7 miljoen en dat is ongeveer € 80 miljoen hoger dan het in 2009 oorspronkelijk vastgesteld krediet. Deze financiële prognose is € 8 miljoen hoger dan het in 2013 opnieuw vastgesteld budget van € 140,7 miljoen.⁵⁸⁰

Alhoewel het deelproject Vluchtwegmaatregelen nu bijna af is zijn de problemen rond dit onderdeel van de het project ROL nog niet helemaal voorbij. Eind maart 2015 heeft CSWE schriftelijk aan Dienst Metro gemeld dat ze haar werkzaamheden voor het deelproject Vluchtwegmaatregelen per 31 maart 2015 zal afronden en haar organisatie zal afbouwen. Dienst Metro constateert echter dat de werkzaamheden op dat moment nog niet volledig zijn afgerond. De verwachting in het najaar van 2015 is dat de werkzaamheden eind 2015 worden afgerond waarna het project kan worden overgedragen naar de afdeling E&B.⁵⁸¹

In het najaar van 2015 zijn de onderhandelingen over de eindafrekening met CSWE nog niet afgerond. CSWE vindt dat de door Dienst Metro voorgestelde eindafrekening geen recht doet aan haar inspanningen tot eind maart 2015. Daarnaast weigert CSWE volledige inzage te geven in de administratie zodat Dienst Metro geen volledige boekencontrole kan uitvoeren. Verder wordt nog nagegaan in hoeverre schadeclaims van of aan CSWE aan de orde zijn. Een rechtszaak dreigt over de eindafrekening met CSWE. Het is in dit licht opvallend dat ondanks de moeizame afronding van de eindafrekening en gegeven de gehele voorgeschiedenis met CSWE de oplossing voor de afronding van de werkzaamheden is gevonden door aan onder andere twee van de combinanten van CSWE de opdracht te geven om de resterende werkzaamheden uit te voeren.⁵⁸²

De bouw van het deelproject Vluchtwegmaatregelen is door de Dienst Metro nog niet gereed gemeld. Dit betekent ook dat de Omgevingsdienst nog geen eindcontrole op de bouwwerkzaamheden en een toets op de bouwvergunning heeft uitgevoerd.⁵⁸³

Volgens de Omgevingsdienst zijn echter de bouwtechnische zaken die voor een veilig gebruik van de metro noodzakelijk zijn door de tunnelbeheerder wel gereed gemeld. Het is de taak van de tunnelbeheerder om eventueel onveilige situaties bij de Omgevingsdienst te melden. In dit licht wijst de Omgevingsdienst op de talloze werkzaamheden ook buiten het project ROL die in de tunnel worden uitgevoerd. Zij vindt het belangrijk dat de tunnelbeheerder weet wat er in de tunnel gebeurt en wat de mogelijke effecten daarvan zijn op het veilig gebruik van de tunnel dan dat te allen tijde aan alle voorwaarden van de gebruiksmelding wordt voldaan.⁵⁸⁴

Eind november 2015 heeft de tunnelbeheerder de Omgevingsdienst geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de invulling van de voorwaarden die aan de gebruiksmelding van augustus 2014 zijn gesteld. De tunnelbeheerder verklaart dat, met uitzondering van het beloopbaar maken van het ballastbed, aan alle voorwaarden die direct of voor 1 januari 2015 moesten zijn opgelost inmiddels wordt voldaan. Het beloopbaar maken van het ballastbed wordt naar verwachting in 2016 gerealiseerd. Daarna resteren nog vier punten die bij de uitvoering van het project stationsrenovaties worden meegenomen.⁵⁸⁵

Na afronding van het deelproject Vluchtwegmaatregelen is het project ROL nog niet voltooid. De komende 2,5 jaar zal in het teken staan van het tweede deelproject: de renovatie van de stations. Binnen dit deelproject zal geprobeerd worden om het bij deelproject Vluchtwegmaatregelen ontstane tekort (gedeeltelijk) weg te werken.⁵⁸⁶ Het deelproject Stationsrenovaties moet in 2018 zijn afgerond. Dit betekent onder meer dat het uiteindelijk beoogde veiligheidsniveau op dit moment nog niet is gerealiseerd. Hiervoor moeten nog maatregelen worden uitgevoerd, die zijn doorgeschoven naar het deelproject Stationsrenovaties. Een ander voorbeeld van nog uit te voeren werkzaamheden is afkomstig van de Brandweer: de blusvoorziening die wel is aangelegd op het niveau van de tunnels en de perrons, maar die nog niet functioneert omdat deze pas als onderdeel van het deelproject Stationsrenovaties wordt aangesloten op watertoevoer. Dit maakt voor de zelfredzaamheid (vluchten) van reizigers niet veel uit maar wel voor de hulpverlening die door de Brandweer kan worden geleverd.⁵⁸⁷ Na afronding van het deelproject Stationsrenovaties moet ook opnieuw een gebruiksmelding bij de Omgevingsdienst worden ingediend waarin wordt aangetoond dat na afronding van de werkzaamheden voor dit deelproject het beoogde veiligheidsniveau is gerealiseerd.

Bijlage 1 – Lijst met geïnterviewden

Oud-wethouders

Hans Gerson
Maarten van Poelgeest
Eric Wiebes

DIVV

Frans Cornelis
Arend van Dijk
Jan Herman Hendriks
Michael Prinsen
Dick Sarlemijn
Ronald Venderbosch
Erik Wagener
Bart Ypma

Dienst Metro

Theo van Bekkum
Jan Bijkerk
Peter Dijk
Ronald Heinis
Birgit Le Haen
Hugo de Jong
Paul Kleyn
Jan van der Meulen
Alex Miggelenbrink
Hans Odijk
Felix Paleari
Bastiaan Sommeling
Henk Waling

Ingenieursbureau

Ed Bik

Bestuur en Organisatie

Wido van Bergen
Jan-Bart Dekker
Judith van Dijk
Laurens Haanen

ACAM

Ton Koers

Omgevingsdienst (DMB)

Andre Brons

Erik Petit

Arjan van der Ree

Otto Stapel

GVB

Fred Bakker

Ellen Swinkels

Brandweer

Ron Beij

Ron Galesloot

Hans Veldhuis

Stadsregio Amsterdam

Sanne van Breukelen

Nico van Paridon

Douwe Tiemersma

Eindnoten

- ¹ Voordracht commissie ID voor vergadering d.d. 14 oktober 2015, *Voorgangsrapportage 3^e kwartaal 2015 Renovatie Oostlijn*, 27 januari 2016
- ² Voordracht commissie ID voor vergadering d.d. 14 oktober 2015, *Voorgangsrapportage 3^e kwartaal 2015 Renovatie Oostlijn*, 27 januari 2015 en Dienst Metro, *Kwartaalrapportage Q2-2015 Vluchtwegmaatregelen Oostlijn*, 26 juni 2015, en zie hoofdstuk 3.
- ³ Notitie bij raadsvoordracht, 15 april 2004
- ⁴ Interview 13 oktober 2015
- ⁵ Interview 14 september 2015
- ⁶ Raadsvoordracht Projectkader Renovatie Oostlijn, 26 mei 2004
- ⁷ Notitie Kader Tunnelveiligheid, 15 april 2004
- ⁸ Projectkader Renovatie Oostlijn: Kader Tunnelveiligheid, 15 april 2004. Notitie Raadsvoordracht Projectkader Renovatie Oostlijn, 15 april 2004.
- ⁹ Financieel kader project Renovatie Oostlijn, 20 december 2005
- ¹⁰ Brief Dienst Milieu & Bouwtoezicht aan DIVV, *Advies Metro-Oostlijn*, 26 maart 2004
- ¹¹ Flap College van B&W, 14 juni 2005
- ¹² Flap College van B&W, 7 juni 2005
- ¹³ Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, *ALIVE*, juni 2006
- ¹⁴ Arcadis, *Samenvatting Kwantitatieve Risicoanalyse*, 28 november 2008
- ¹⁵ Notitie Raadsvoordracht Projectkader Renovatie Oostlijn, 15 april 2004
- ¹⁶ DIVV Planning project ROL, 18 maart 2005. Projectkader Renovatie Oostlijn: Kader Tunnelveiligheid, 15 april 2005. Financieel kader project Renovatie Oostlijn, 20 december 2005.
- ¹⁷ Voortgangsrapportage ROL 1^e helft 2006, 28 februari 2007
- ¹⁸ Brandonderzoek Metro, 2 augustus 2006
- ¹⁹ Brief College van B&W aan Minister van Verkeer en Waterstaat: Onderzoek brandveiligheid Metro/tramtunnels, 15-12-2006
- ²⁰ Brief Vrom Inspectie aan DMB *Handhaving Bouwbesluit*, 11 april 2007
- ²¹ Brief Vrom Inspectie aan DMB *Brandveiligheid ondergrondse metrostations*, 19 juli 2007
- ²² Planningsrapportage en advies voor ROL 13 maart 2008 & 10 april 2008. Oplegnotitie Tunnelveiligheidsbouwplan Metro Oostlijn 20 februari 2008. Brief DMB aan Vrom Inspectie *Brandveiligheid ondergrondse metrostations*. 21 december 2007. Brief DIVV aan DMB, *Ondergrondse gedeelte metronet Oostlijn*, 29 januari 2008.
- ²³ Amsterdamse Oostlijn - Tunnelveiligheid Interface programma van Eisen - Organisatie, januari 2007 en Amsterdamse Oostlijn - Tunnelveiligheid Interface programma van Eisen - Materieel, januari 2007.
- ²⁴ Planningsrapportage en advies voor ROL 13 maart 2008 & 10 april 2008
- ²⁵ Notulen vergadering Werkgroep Vluchtwegmaatregelen, 30 oktober 2007
- ²⁶ Brief Stadsregio Amsterdam aan college van B&W, 26 mei 2008
- ²⁷ Interviews 14 en 22 september 2015
- ²⁸ Interviews 24 augustus 2015, 9 en 22 september 2015
- ²⁹ Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels, 2 februari 2006
- ³⁰ Interviews 9 en 21 september 2015
- ³¹ Interviews 24 augustus 2015 en 9, 22 en 28 september 2015
- ³² Interview 17 september 2015
- ³³ Planningsrapportage en advies voor ROL 13 maart 2008
- ³⁴ Brief Brandweer Amsterdam-Amstelland aan DIVV, *Motivatie watermist-installatie metrowagons*, 15 juli 2008 en brief Projectbureau AMSYS, *Veiligheidsrisico's verbonden met de toepassing van een watermist-installatie in metrovoertuigen*, 14 augustus 2008
- ³⁵ Memo aan CBO, *Consequenties advies Cie Tunnelveiligheid*, 4 juni 2008
- ³⁶ Actielijst BMO, 25 juni 2008. Planningsrapportage en advies voor ROL 22 juni 2008
- ³⁷ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO-Ondergronds, 2 oktober 2008. Planningsrapportage en advies voor ROL 2 oktober 2008

-
- ³⁸ Planningsrapportage en advies voor ROL 2 oktober 2008. Planningsrapportage en advies voor ROL 23 oktober 2008
- ³⁹ Risicoanalyse DIVV Renovatie Oostlijn, september 2008
- ⁴⁰ Risicoanalyse DIVV Renovatie Oostlijn, 20 oktober 2008
- ⁴¹ Brief DIVV aan Commissie Tunnelveiligheid, *Onderbouwing standpunt watermist*, 7 november 2008
- ⁴² Brief DMB aan DIVV, Tunnelveiligheidsplan Oostlijn, 25 november 2008
- ⁴³ Brief DIVV aan DMB, Uitvoering tunnelveiligheidsplan Oostlijn, 2 december 2008
- ⁴⁴ Actielijst afspraken BMO Vluchtwegmaatregelen, 16 januari 2008
- ⁴⁵ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO-Ondergronds, 23 oktober 2008
- ⁴⁶ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO-Ondergronds, 21 november 2008
- ⁴⁷ Planningsrapportage en advies voor ROL, 18 december 2008
- ⁴⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO-Ondergronds, 18 december 2008
- ⁴⁹ Flap Staf Verkeer en Parkeren, 2 februari 2009. Brief Commissie Tunnelveiligheid aan DIVV, *Aanvullend advies Metro Oostlijn*, 8 januari 2009
- ⁵⁰ Kwaliteitsvoortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 13 januari 2009. E-mail 8 januari 2009
- ⁵¹ Flap Staf Verkeer en Parkeren, 2 februari 2009. Concept-verslag Staf Verkeer & Parkeren, 2 februari 2009
- ⁵² Brief DIVV aan DMB, *Reactie op Commissie-advies Tunnelveiligheidsplan Metro Oostlijn*, 6 februari 2009
- ⁵³ Flap Staf Verkeer en Parkeren, 2 februari 2009
- ⁵⁴ Flap Staf Verkeer en Parkeren, 2 februari 2009
- ⁵⁵ Interview 15 september 2015
- ⁵⁶ Rapport onderbouwing krediet Vluchtwegmaatregelen, 2009
- ⁵⁷ Notitie Wethouder VVI aan college van B&W, *Renovatie Oostlijn: krediet voor tunnelveiligheidsmaatregelen ondergrondse stations*, 1 juni 2009
- ⁵⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 10 februari 2009
- ⁵⁹ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 3 juni 2009. Actielijst DIVV vergadering Adviesgroep Buitendienststellingen MVP-ROL, 16 september 2010
- ⁶⁰ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 6 mei 2009
- ⁶¹ Interviews 19 augustus 2015 en 14 en 15 september 2015
- ⁶² Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 10 maart 2009
- ⁶³ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 2 juni 2009
- ⁶⁴ Flap Gemeenteraad, Vaststelling definitief ontwerp Tunnelveiligheid, 2009
- ⁶⁵ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 10 februari 2009
- ⁶⁶ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 10 maart 2009
- ⁶⁷ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 11 maart 2009
- ⁶⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 5 april 2009
- ⁶⁹ Selectieidraad Bestek p01-2009 Renovatie Oostlijn, 13 mei 2009
- ⁷⁰ Selectieidraad Bestek p01-2009 Renovatie Oostlijn, 13 mei 2009
- ⁷¹ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 11 maart 2009
- ⁷² Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 8 april 2009
- ⁷³ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 6 mei 2009
- ⁷⁴ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 6 mei 2009
- ⁷⁵ Brief DIVV aan DMB, *Reactie op Commissie-advies Tunnelveiligheidsplan Metro Oostlijn*, 6 februari 2009
- ⁷⁶ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 10 maart 2009. Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 12 februari 2009
- ⁷⁷ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 6 mei 2009. Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 20 mei 2009
- ⁷⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 3 juni 2009
- ⁷⁹ Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 20 mei 2009
- ⁸⁰ Flap Staf Verkeer en Parkeren, 2 februari 2009. Planningsrapportage en advies voor ROL, 8 april 2009. Selectieidraad Bestek p01-2009 Renovatie Oostlijn, 13 mei 2009
- ⁸¹ Interview 19 augustus 2015
- ⁸² Planningsrapportage en advies voor ROL, 22 juli 2008
- ⁸³ Notitie DIVV, Financiële Onderbouwing krediet Renovatie Oostlijn, 1 juni 2009
- ⁸⁴ Interview 28 september 2015

-
- ⁸⁵ Proces Verbaal, *Aanmelding gegadigden bestek P01-2009 Vluchtwegmaatregelen*, 17 juni 2009
- ⁸⁶ Brief, *Aanbesteding Vluchtwegmaatregelen*, 10 juli 2009
- ⁸⁷ Planningsrapportage en advies voor ROL, 1 juli 2009. Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 9 juli 2009
- ⁸⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009
- ⁸⁹ Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 8 juli 2009
- ⁹⁰ Interview 17 september 2015
- ⁹¹ Brief, *Aanbesteding Vluchtwegmaatregelen*, 10 juli 2009
- ⁹² Brief DIVV aan CSWE, *Aanbestedingsleidraad en bestek P01-2009*. Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009
- ⁹³ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 9 juli 2009
- ⁹⁴ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO voorbereiding VWM, 3 juni 2009
- ⁹⁵ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009. Planningsrapportage en advies voor ROL, 25 augustus 2009
- ⁹⁶ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 25 augustus 2009
- ⁹⁷ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009
- ⁹⁸ Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 30 juli 2009
- ⁹⁹ Flap Gemeenteraad, *Vaststelling definitief ontwerp Tunnelveiligheid*, 2009. Raadsvoordracht Gemeenteraad, *Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet vervanging roltrappen*, 11 november 2009
- ¹⁰⁰ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009
- ¹⁰¹ Flap Gemeenteraad, *Vaststelling definitief ontwerp Tunnelveiligheid*, 2009
- ¹⁰² Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 27 juli 2009
- ¹⁰³ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 21 september 2009
- ¹⁰⁴ Interview 19 augustus 2015
- ¹⁰⁵ Notulen vergadering DIVV, *1^e overleg aanbestedingsprocedure bestek P01-2009*, 3 augustus 2009
- ¹⁰⁶ Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 26 augustus 2009
- ¹⁰⁷ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 21 september 2009. Notulen vergadering DIVV, *BMO-vluchtwegmaatregelen 17*, 8 oktober 2009
- ¹⁰⁸ Notulen vergadering DIVV, Tussenoverleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 14 september 2009. Notulen vergadering DIVV, Tussenoverleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 21 september 2009. Notulen vergadering DIVV, Tussenoverleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 21 september 2009. Notulen vergadering DIVV, 6^e overleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 28 september 2009
- ¹⁰⁹ Interview 7 oktober 2015
- ¹¹⁰ Concept Memo aan Wethouder Gerson, 2 oktober 2009. Concept Memo aan Wethouder Gerson, 14 oktober 2009 en interviews 17 september 2015 en 7 oktober 2015
- ¹¹¹ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 22 oktober 2009
- ¹¹² Notitie Financiële onderbouwing krediet, 1 juni 2009
- ¹¹³ Proces verbaal DIVV, aanbesteding bestek P01-2009 Renovatie Oostlijn, 19 oktober 2009
- ¹¹⁴ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 22 oktober 2009. Kostenoverzicht Arcadis review, Renovatie Oostlijn, 9 november. Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 17 november 2009
- ¹¹⁵ Interview 19 augustus 2015
- ¹¹⁶ Concept verslag Staf Verkeer en Parkeren, 9 november 2009
- ¹¹⁷ Interviews 19 augustus 2015, 17 en 28 september 2015 en 7 oktober 2015
- ¹¹⁸ Flap Staf Wethouder, *Stand van zaken Aanbesteding VWM*, 18 december 2009
- ¹¹⁹ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 17 november 2009
- ¹²⁰ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 17 november 2009 en interview 19 augustus 2015
- ¹²¹ Brief DIVV naar CSWE, *Inschrijving bestek p01-2009 Renovatie Oostlijn*, 27 oktober 2009
- ¹²² Notulen vergadering DIVV, 6^e overleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 28 september 2009. Notulen vergadering DIVV, 7^e overleg i.k.v. aanbestedingsprocedure, 5 oktober 2009. Brief CSWE aan DIVV, *Pre-engineering voorstel*, 15 oktober 2009. Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 17 november 2009
- ¹²³ Interview 19 augustus 2015
- ¹²⁴ Notulen vergadering DIVV, *BMO-vluchtwegmaatregelen 18*, 22 oktober 2009
- ¹²⁵ Interview 19 augustus 2015
- ¹²⁶ Brief DIVV aan CSWE, *Opdrachtverstrekking Pre-engineering*, 14 december 2009

-
- ¹²⁷ Memo CSWE aan DIVV, *Resultaatoverleg Metrolijn Oost*, 10 december 2009
- ¹²⁸ Oplegnotitie Voortgangsrapportage VWM, 14 december 2009
- ¹²⁹ Flap Staf Wethouder, *Stand van zaken Aanbesteding VWM*, 18 december 2009
- ¹³⁰ Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- ¹³¹ Interviews 19 augustus 2015 en 17 september 2015
- ¹³² Flap Staf Wethouder, *Stand van zaken Aanbesteding VWM*, 18 december 2009
- ¹³³ Interview 7 oktober 2015
- ¹³⁴ Flap Staf Wethouder, *Stand van zaken Aanbesteding VWM*, 18 december 2009
- ¹³⁵ Raadscommissieverslag VVID, 13 januari 2010. Raadscommissieverslag VVID, 13 januari 2010
- ¹³⁶ Voortgangsrapportage en risicoanalyse Renovatie Metro Oostlijn, 24 november 2009
- ¹³⁷ Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 11 januari 2010
- ¹³⁸ Budgettoets VWM, 27 november 2009, bedragen VAT exclusief eerder uitgevoerd werk voor tunnelveiligheid ('voorlopers').
- ¹³⁹ Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 11 januari 2010
- ¹⁴⁰ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO Voorbereiding VWM, 1 juli 2009
- ¹⁴¹ Oplegnotitie Voortgangsrapportage CBO uitvoering VWM, 9 juli 2009. Voortgangsrapportage VWM, 21 september 2009. Voortgangsrapportage VWM, 22 oktober 2009. Voortgangsrapportage VWM, 17 november 2009, 11 januari 2010, 8 maart 2010. Voortgangsrapportage en risicoanalyse Renovatie Metro Oostlijn, 24 november 2009
- ¹⁴² Verslag BMO Vluchtwegmaatregelen vergadering, 20 mei 2009
- ¹⁴³ Flap Staf Wethouder, *Stand van zaken Aanbesteding VWM*, 18 december 2009
- ¹⁴⁴ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 23*, 29 januari 2010
- ¹⁴⁵ Aannemingsovereenkomst CSWE, 2 februari 2010. NB J.P. van Eesteren wordt geen contractant, maar onderaannemer.
- ¹⁴⁶ Aannemingsovereenkomst CSWE, 2 februari 2010
- ¹⁴⁷ Onderzoeksrapport MBu Project Consultancy, *Project VWM*, 24 september 2010
- ¹⁴⁸ Brief DIVV aan CSWE, *Aanbestedingsleidraad en bestek p01-2009*, 22 juli 2009
- ¹⁴⁹ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 24*, 11 februari 2010
- ¹⁵⁰ Interview 19 augustus 2015
- ¹⁵¹ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 24*, 11 februari 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 25*, 25 februari 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 25*, 25 februari 2010
- ¹⁵² Onderzoeksrapport MBu Project Consultancy, *Project VWM*, 24 september 2010. VJ783
- ¹⁵³ Interview 19 augustus 2015
- ¹⁵⁴ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010
- ¹⁵⁵ Algemeen Tijdschema CSWE, 5 maart 2010
- ¹⁵⁶ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010
- ¹⁵⁷ Onderzoeksrapport MBu Project Consultancy, *Project VWM*, 24 september 2010 en brief IBA aan CSWE, *Reactie op brief CSWE v.o.f. 1003-0854b, versie A met bijlage ATS versie 1.0*, 12 maart 2010
- ¹⁵⁸ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010. Brief CSWE aan DIVV, *Technische vraag 059*, 15 maart 2010
- ¹⁵⁹ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010
- ¹⁶⁰ Brief CSWE aan DIVV, *Besprekingsverslagen ter archivering*, 31 maart 2010
- ¹⁶¹ Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 17*, 8 oktober 2009. Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 18*, 22 oktober 2009. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 11 januari 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 23*, 29 januari 2009. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 8 februari 2010
- ¹⁶² Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 8 februari 2010. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 8 maart 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010
- ¹⁶³ Interviews 19 en 20 augustus 2015 en 12 oktober 2015
- ¹⁶⁴ Raadsvoordracht Gemeenteraad, Beschikbaarstelling uitvoeringskrediet, 11 november 2009
- ¹⁶⁵ Brief GVB aan DIVV, *Afsluiting metrotunnel Oostlijn*, 6 april 2010
- ¹⁶⁶ Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 2 april 2010
- ¹⁶⁷ Brief GVB aan DIVV, *Afsluiting metrotunnel Oostlijn*, 6 april

-
- 168 Brief CSWE aan DIVV, *Bijlage werkplannen*, 16 april 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 29*, 22 april 2010
- 169 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 170 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 30*, 6 mei 2010
- 171 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 172 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 173 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 30*, 6 mei 2010
- 174 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 175 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 26*, 11 maart 2010
- 176 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 2 april 2010
- 177 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 29*, 22 april 2010. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 178 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 30*, 6 mei 2010
- 179 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 2 april 2010. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 180 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 2 april 2010. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 181 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 182 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 183 Budgettoetsen VWM, 27 november 2009 en 29 april 2010.
- 184 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2010
- 185 Brief, *Planning Metro Oostlijn CSWE*, 19 augustus 2010
- 186 Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 13 oktober 2009. Brief Ingenieursbureau aan CSWE, *ATS versie 2.0*, 1 juni 2010. Brief CSWE aan DIVV, *Herzien Algemeen Tijd Schema Ter Acceptatie*, 12 mei 2010
- 187 Brief DIVV aan CSWE, *Achterstanden werkzaamheden VWM*, 31 mei 2010
- 188 Voortgangsrapportage en risicoanalyse Renovatie Metro Oostlijn, 2 juni 2010
- 189 Factsheet Introductie nieuwe wethouder, *Renovatie Oostlijn Tunnelveiligheid*, maart 2010
- 190 Annotatie DIVV aan Wethouder VVI, 4 juni 2010
- 191 Kerninformatie Bestuursdienst projecten RRP door PAT, 16 juni 2010
- 192 Brief DIVV aan CSWE, *Vergunningaanvraag GVB voor werkzaamheden VWM*, 9 juni 2010. Brief NautaDutilh aan CSWE, *Voortgang voorbereidende werkzaamheden*, 23 juni 2010
- 193 Brief DMB aan DIVV, *Reguliere Bouwvergunning*, 9 juni 2010
- 194 E-mail 16 augustus 2010
- 195 E-mail 11 juni 2010
- 196 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 33*, 17 juni 2010
- 197 Brief CSWE aan DIVV, *Reactie op brief*, 23 juni 2010
- 198 Brief Rozemond Advocaten aan NautaDutilh, *CSWE/Metrolijn Oost*, 30 juni 2010
- 199 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 34*, 1 juli 2010
- 200 Brief CSWE aan DIVV, *Opschorten werkzaamheden*, 2 juli 2010
- 201 Interview 20 augustus 2015
- 202 Reactie DIVV aan wethouder Wiebes, 5 juli 2010
- 203 Interview 12 oktober 2015
- 204 Map wethouder Wiebes, *Renovatie Oostlijn*, 8 juli 2010
- 205 Brief wethouder aan Raadscommissie VVL, *Renovatie Oostlijn*, 14 juli 2010
- 206 Brief wethouder aan Raadscommissie VVL, *Renovatie Oostlijn*, 14 juli 2010
- 207 Brief wethouder aan Raadscommissie VVL, *Renovatie Oostlijn*, 14 juli 2010
- 208 E-mail Gebruiksmelding Oosttunnel, 18 juli 2010
- 209 Besluit GVB, datum onbekend en interview 19 augustus 2015
- 210 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 35*, 15 juli 2010
- 211 E-mail 5 augustus 2010. Annotatie DIVV aan Wethouder VVI, *Renovatie Oostlijn*, 25 augustus 2010
- 212 Schriftelijke vragen Gemeenteraad, *Beantwoording*, 27 augustus 2010
- 213 Brief DIVV aan CSWE, *Reactie op [...] knelpunten*, 28 juli 2010
- 214 Brief CSWE aan DIVV, *Eerste inhoudelijk reactie op uw brief met kenmerk 2010005749*, 16 juli 2010
- 215 Brief DIVV aan CSWE, *Reactie op [...] knelpunten*, 28 juli 2010

-
- 216 Brief NautaDutilh aan CSWE, *Project VWM Metro Oostlijn*, 23 juni 2010
- 217 Annotatie DIVV aan Wethouder VVI, *Renovatie Oostlijn*, 25 augustus 2010
- 218 Baseline ROL APPM Management Consultants, 22 november 2010
- 219 MBu Project Consultancy, Onderzoeksrapport Metro Oostlijn, 24 september 2010
- 220 MBu Project Consultancy, Onderzoeksrapport Metro Oostlijn, 24 september 2010
- 221 MBu Project Consultancy, Onderzoeksrapport Metro Oostlijn, 24 september 2010
- 222 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 39*, 23 september 2010
- 223 MBu Project Consultancy, Onderzoeksrapport Metro Oostlijn, 24 september 2010
- 224 Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- 225 Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- 226 Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- 227 Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- 228 Protocol Challenge Team, ROL Vluchtwegmaatregelen, 8 september 2010
- 229 Baseline ROL APPM Management Consultants, 22 november 2010
- 230 Bouwverslag VWM Ondergrondse stations Metro Oostlijn, 1 november 2010
- 231 Memo 29 september 2010
- 232 Interviews 17 september 2015 en 12 oktober 2015 en brief wethouder Wiebes aan commissie VVL, *Stand van zaken Renovatie metro Oostlijn*, 20 april 2012
- 233 Rapport Scopeonderzoek APPM Management Consultants, *Renovatie Oostlijn*, 1 april 2011. Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 40*, 7 oktober 2010
- 234 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 41*, 4 november 2010
- 235 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 37*, 17 augustus 2010
- 236 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 23 augustus 2010
- 237 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 25 oktober 2010
- 238 Interview 17 augustus 2015
- 239 E-mail 14 juli 2010
- 240 E-mail 15 augustus 2010
- 241 E-mail 14 september 2010. Concept verslag Handhavingsstaf van Poelgeest, 8 september 2010
- 242 Protocol Challenge Team, *ROL Vluchtwegmaatregelen*, 8 september 2010
- 243 Flap College van B&W, *Renovatie Oostlijn*, 2 november 2010. Brief VROM-inspectie aan DMB, *Brandveiligheid metro oost*, 12 oktober 2010
- 244 Flap Raadscommissie VVL, *Renovatie Oostlijn*, 2 november 2010
- 245 Flap College van B&W, *Renovatie Oostlijn*, 2 november 2010
- 246 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 40*, 7 oktober 2010
- 247 Brief CSWE aan DIVV, *Uitwerking knelpunten 2 juli 2010*, 4 oktober 2010
- 248 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 25 oktober 2010. Voortgangsrapportage en risicoanalyse Renovatie Metro Oostlijn, 3 november 2010
- 249 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 16 november 2010
- 250 Bouwverslag VWM Ondergrondse Stations Metro Oostlijn, 4 oktober 2010
- 251 Brief CSWE aan DIVV, *Uitwerking knelpunten 2 juli 2010*, 4 oktober 2010
- 252 Notulen vergadering DIVV, *Voortgangsoverleg Raad van bestuur*, 26 oktober 2010
- 253 Bouwverslag VWM Ondergrondse Stations Metro Oostlijn, 1 november 2010
- 254 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 16 november 2010
- 255 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 42*, 18 november 2010
- 256 Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 42*, 18 november 2010
- 257 Brief DIVV aan CSWE, *Vaststelling nieuwe contractuele tijdschedulers VWM*, 19 november 2010
- 258 Brief DIVV aan CSWE, *Vaststelling nieuwe contractuele tijdschedulers VWM*, 19 november 2010
- 259 Interviews 17 en 19 augustus 2015
- 260 Brief GVB aan DIVV, *Geplande werkzaamheden CS en Station Amstel*, 16 juli 2010
- 261 Brief Stadsregio Amsterdam aan DIVV, *Buitendienststelling metro zomer 2010*, 15 juli 2010
- 262 Brief Stadsregio Amsterdam aan wethouder VVI, *Werkzaamheden metro*, 7 september 2010
- 263 Brief DIVV aan Stadsregio Amsterdam, *Werkzaamheden Renovatie Oostlijn*, 15 november 2010
- 264 E-mail 25 november 2010
- 265 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 26 juli 2010. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 16 november 2010

-
- 266 Protocol Challenge Team, *ROL Vluchtwegmaatregelen*, 8 september 2010
- 267 Protocol Challenge Team, *ROL Vluchtwegmaatregelen*, 8 september 2010
- 268 Brief DIVV aan CSWE, *Vaststelling nieuwe contractuele tijdsaders VWM*, 19 november 2010. Bouwverslag VWM Ondergrondse stations metro Oostlijn, 29 november 2010. Notulen vergadering DIVV, *BMO – Vluchtwegmaatregelen 44*, 2 december 2010. Bouwverslag VWM Ondergrondse stations metro Oostlijn, 13 december 2010
- 269 Notitie DIVV aan Stuurgroep ROL, *Beslispunten VWM*, 13 december 2010
- 270 Weekendmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken en proces VWM ROL*, 16 december 2010
- 271 Brief DIVV aan CSWE, *Voortgang engineering VWM*, 6 december 2010. Weekendmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken en proces VWM ROL*, 4 januari 2011
- 272 Brief CSWE aan DIVV, *Reactie op uw brief*, 4 januari 2011
- 273 Feitenrelaas, 6 april 2012
- 274 Weekendmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken en proces VWM ROL*, 4 januari 2011
- 275 E-mail 11 januari 2011
- 276 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 10 januari 2011
- 277 Actualiteit College van B&W, *Stand van zaken VWM ROL*, 18 januari 2011
- 278 Feitenrelaas, 6 april 2012
- 279 Commissie Kottman, *Werk in uitvoering. Extern onderzoek naar het opdrachtgeverschap bij grote infrastructurele projecten door de Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer van de Gemeente Amsterdam*, 27 januari 2011
- 280 E-mail 24 januari 2011
- 281 Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 27 januari 2011. E-mail 27 januari 2011
- 282 Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 27 januari 2011. Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 27 januari 2011
- 283 Bouwverslag VWM Ondergrondse stations metro Oostlijn, 14 februari 2011
- 284 MBu Project Consultancy, *Onderzoeksrapport Metro Oostlijn*, 20 februari 2011. MBu Project Consultancy, *Onderzoeksrapport Metro Oostlijn*, 20 februari 2011
- 285 E-mail Van Dijk aan wethouder Wiebes, *Ontwikkelingen vluchtwegmaatregelen ROL*, 25 februari 2011. Weekmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken VWM ROL*, 7 maart 2011
- 286 Brief DIVV aan CSWE, *Voortgang engineering VWM*, 1 februari 2011
- 287 Evaluatie samenwerking DIVV-CSWE, *input CSWE*, 15 februari 2011. Evaluatie samenwerking DIVV-CSWE, *input DIVV*, 15 februari 2011
- 288 Feitenrelaas, 6 april 2012
- 289 E-mail 17 februari 2011
- 290 Memo DIVV, *Projectstrategie Vluchtwegmaatregelen*, 10 maart 2011
- 291 Notitie DIVV, *Gespreksnotitie overleg Van der Assem*, 17 februari 2011. Notulen vergadering DIVV, *BMO- Vluchtwegmaatregelen 49*, 24 februari 2011
- 292 E-mail 25 februari 2011
- 293 E-mail 22 maart 2011
- 294 Brief CSWE aan DIVV, *Noodklok*, 13 april 2011
- 295 E-mail 29 maart 2011
- 296 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 4 april 2011. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 3 mei 2011
- 297 Notitie aan Stuurgroep ROL, *Beslispunten VWM*, 13 december 2010 & Weekendmap Wethouder, *Stand van zaken VWM*, 16 december 2010 & Weekmap Wethouder, *Stand van zaken VWM*, 4 januari 2011
- 298 Notitie aan Stuurgroep ROL, *Besluitvorming scopeonderzoek*, 4 mei 2011
- 299 Notitie aan Stuurgroep ROL, *Beslispunten VWM*, 13 december 2010
- 300 Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 10 maart 2011
- 301 Kerninformatie Bestuursdienst projecten RRP door PAT, 11 mei 2011
- 302 Kerninformatie Bestuursdienst projecten RRP door PAT, 10 oktober 2010
- 303 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 2 mei 2011. Notitie aan Wagener, *Problematiek voortgang VWM ROL*, 23 mei 2011. Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 28 mei 2011
- 304 Feitenrelaas, 6 april 2012
- 305 Verslag Raadscommissie VVL, 26 mei 2011
- 306 Brief aan Raadscommissie VVL, *Stand van zaken ROL*, 1 juni 2011

-
- 307 Bouwverslag VWM Ondergrondse stations metro Oostlijn, 15 juni 2011
- 308 Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 20 juni 2011
- 309 Voortgangsrapportage VWM, 28 juni 2011
- 310 E-mail 21 juni 2011
- 311 Interview 17 augustus 2015
- 312 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 28 juni 2011
- 313 Brief aan Raadscommissie VVL, *Stand van Zaken ROL*, 4 juli 2011. Brief aan Raadscommissie VVL, *Stand van Zaken ROL*, 4 juli 2011
- 314 Brief Ingenieursbureau Amsterdam aan CSWE, *Uw brief met kenmerk [...]*, 5 juli 2011. Brief CSWE aan Ingenieursbureau Amsterdam, *Reactie op TF 2100 Frietkot*, 7 juli 2011. Brief CSWE aan Ingenieursbureau Amsterdam, *Dringend verzoek indienen MS WPP*, 8 juli 2011. Brief CSWE aan Ingenieursbureau Amsterdam, *Zeker stellen tijdige exploitatie*, 12 augustus 2011. Brief DIVV aan CSWE, *Buitendienststelling t.b.v. werkzaamheden VWM*, 22 juli 2011
- 315 Brief DIVV aan CSWE, *Uitvoering VWM in buitendienststelling*, 15 juli 2011
- 316 Brief CSWE aan DIVV, *Aankondiging bouwtijdverlenging*, 22 juli 2011
- 317 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 26 juli 2011
- 318 Bouwverslag VWM Ondergrondse stations metro Oostlijn, 5 augustus 2011
- 319 E-mail 8 augustus 2011
- 320 E-mail 8 augustus 2011
- 321 Interview 17 augustus 2015 en Feitenrelaas, 6 april 2012
- 322 Brief CSWE aan DIVV, *Zeker stellen tijdige exploitatie*, 12 augustus 2011
- 323 Notitie DIVV aan Wagener, *Planningsstrategie*, 12 augustus 2011
- 324 Voortgangsrapportage VWM, 22 augustus 2011
- 325 Voortgangsrapportage VWM, 22 augustus 2011
- 326 E-mail 21 augustus 2011
- 327 Raadsbrief, *Zomerweken 2011*, 5 september 2011
- 328 Interview 17 augustus 2015
- 329 E-mail 9 september 2011
- 330 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 14 september 2011
- 331 Brief CSWE aan Ingenieursbureau Amsterdam, *Aanvraag bouwtijdverlenging*, 9 september 2011
- 332 Brief Ingenieursbureau Amsterdam aan CSWE, *Reactie op aanvraag bouwtijdverlenging*, 22 september 2011
- 333 Notulen vergadering BMO Vluchtwegmaatregelen, 20 oktober 2011
- 334 Brief CSWE aan Ingenieursbureau Amsterdam, *Bouwtijdverlenging*, 29 november 2011
- 335 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 14 september 2011
- 336 Notitie DIVV aan wethouder Wiebes, *Stand van zaken projectonderdelen ROL*, 28 oktober 2011
- 337 Kerninformatie Bestuursdienst projecten RRP door PAT, 25 oktober 2011
- 338 Brief aan raadscommissie VVL, *Stand van zaken ROL*, 31 oktober 2011
- 339 Weekmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken ROL*, 28 oktober 2011 en Feitenrelaas, 6 april 2012
- 340 Notitie DIVV aan wethouder Wiebes, *Stand van zaken projectonderdelen ROL*, 28 oktober 2011
- 341 Brief aan raadscommissie VVL, *Stand van zaken ROL*, 31 oktober 2011
- 342 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 14 september 2011
- 343 Brief DIVV aan CSWE, *Niet halen opleverdatum 1 september 2011*, 8 september 2011
- 344 Voortgangsrapportage Vluchtwegmaatregelen, 14 september 2011. E-mail 21 september 2011. Brief DIVV aan CSWE, *Opvolging verzoek aanvraag bouwtijdverlenging*, 23 september 2011. Brief CSWE aan DIVV, *Tekortkoming in besluitvorming*, 30 september 2011. Brief DIVV aan CSWE, *Afspraken ten aanzien van Planning*, 15 november 2011. Brief CSWE aan DIVV, *Ontvangstbevestiging brieven DIVV*, 18 november 2011
- 345 Brief DIVV aan CSWE, *Asbest*, 4 november 2011. Brief CSWE aan DIVV, *Maatregelen tbv opheffen stillegging AI*, 9 november 2011
- 346 Notitie DIVV aan wethouder Wiebes, *Scenario's aanpak aannemer*, 2 november 2011
- 347 Weekmap wethouder Wiebes, *Stand van zaken ROL*, 28 oktober 2011
- 348 Weekmap wethouder Wiebes, *ROL - reactie richting TBI Holding*, 11 november 2011. Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 21 november 2011. Notulen vergadering Stuurgroep ROL, 21 november 2011

-
- 349 Weekmap wethouder Wiebes, *ROL – reactie richting TBI Holding*, 11 november 2011
- 350 Spoedvoordracht College van B&W, *ROL – uitwerking aanpak aannemer*, 22 november 2011
- 351 E-mail 28 april 2011
- 352 E-mail 26 oktober 2011
- 353 E-mail 11 oktober 2011
- 354 Notitie DIVV, *Beschikbaar houden vluchtwegen project ROL*, 6 oktober 2011
- 355 E-mail 7 oktober 2011. E-mail 10 oktober 2011
- 356 E-mail 22 november 2011
- 357 Brief DIVV aan DMB, *Renovatie Oostlijn*, 13 juli 2011
- 358 Brief DMB aan DIVV, *Renovatie Oostlijn*, 2 augustus 2011
- 359 Gespreksverslag overdracht ROL, 12 december 2011
- 360 Flap voor wethouder Poelgeest, *Gedogen gebruik Oostlijn*, 18 november 2011
- 361 Spoedvoordracht College van B&W, *Gedogen gebruik Oostlijn*, 22 november 2011
- 362 Spoedvoordracht College van B&W, *ROL – uitwerking aanpak aannemer*, 22 november 2011
- 363 Definitieve besluitenlijst College van B&W, 22 november 2011. Spoedvoordracht College van B&W, *ROL gedogen gebruik metro tot indienen gebruiksmelding in 2012*, 20 december 2011
- 364 Brief VROM-Inspectie aan College van B&W, *Brandveiligheid metrostations Oostlijn*, 28 november 2011. E-mail 5 december 2011
- 365 Memo Arcadis, *Kwalitatieve vergelijking veiligheidsniveau metro Oostlijn*, 6 december 2011
- 366 Memo DIVV aan DMB, *weging beschikbaarheid & veiligheid Oostlijn*, 9 december 2011
- 367 Memo DMB, *Voordracht ROL*, 14 december 2011
- 368 Memo Arcadis, *Kwalitatieve vergelijking veiligheidsniveau metro Oostlijn*, 6 december 2011
- 369 Spoedvoordracht College B&W, *Renovatie Oostlijn (ROL) gedogen gebruik metro tot indienen gebruiksmelding in 2012*, 20 december 2011
- 370 Interviews 17 augustus 2015, 28 september 2015 en 12 oktober 2015 en e-mail 23 september 2015
- 371 Verslag bespreking Financiële aspecten, 30 november 2011
- 372 Interviews 17 augustus 2015 en 12 oktober 2015 en e-mail 23 september 2015
- 373 Interview 21 oktober 2015
- 374 Notitie Financiële kaders project vluchtwegmaatregelen, 15 december 2011
- 375 Interview 21 oktober 2015
- 376 E-mail 19 december 2011 en interview 24 augustus 2015
- 377 Interviews 17 augustus 2015, 24 augustus 2015, 12 oktober 2015, 23 september 2015 en 7 oktober 2015
- 378 Interview 28 september 2015
- 379 Interview 7 oktober 2015
- 380 Spoedvoordracht College B&W, *Renovatie Oostlijn naar Dienst Metro*, 6 december 2011
- 381 Brief wethouder Wiebes aan Raadscommissie VVL, *Renovatie Oostlijn*, 22 december 2012
- 382 Interviews 23 september 2015 en 7 oktober 2015
- 383 Interview 9 september 2015
- 384 Interview 23 september 2015
- 385 Interview 10 september 2015
- 386 Spoedvoordracht College B&W, *Renovatie Oostlijn naar Dienst Metro*, 6 december 2011 en interview 7 oktober 2015
- 387 Interviews 10 september 2015, 9 september 2015 en 7 september 2015
- 388 Rapportage screening project ROL door Dienst Metro, 23 december 2011
- 389 Management review Renovatie Oostlijn, 11 december 2011
- 390 Interviews 24 augustus 2015, 28 september 2015 en 12 oktober 2015
- 391 Brief DIVV aan College B&W, *Managementreactie op screening ROL*, 19 november 2014
- 392 Brief Dienst Noord/Zuidlijn aan College van B&W, *screening project ROL*, 28 december 2011
- 393 Interviews 17 augustus 2015 en 20 augustus 2015
- 394 Interviews 17 september 2015 en 7 oktober 2015
- 395 Interviews 17 augustus 2015, 24 augustus 2015, 28 september 2015 en 20 augustus 2015
- 396 Notitie ROL, *contract VWM – analyse ontbindingsscenario*, 24 februari 2012
- 397 Notitie ROL, *contract VWM – analyse ontbindingsscenario*, 24 februari 2012
- 398 E-mail 15 maart 2012
- 399 E-mail 27 maart 2012

-
- 400 Interview 19 oktober 2015
- 401 Presentatie Orde op zaken stellen VWM project ROL, *Plan van aanpak*, 26 maart 2012
- 402 E-mail 27 maart 2012
- 403 E-mail 27 maart 2012
- 404 Dienst Metro, *Onderbouwing keuze voor doorgaan met CSWE als aannemer Vluchtwegmaatregelen ROL*, 16 april 2012
- 405 Dienst Metro, *Presentatie orde op zaken*, 26 maart 2012
- 406 Intentieovereenkomst Gemeente & CSWE, 28 maart 2012
- 407 Dienst Metro, *Presentatie orde op zaken*, 26 maart 2012
- 408 Dienst Metro, *Presentatie orde op zaken*, 26 maart 2012
- 409 Uittreksel directieverslag Dienst Metro, 27 maart 2012
- 410 Brief wethouder Wiebes aan raadscommissie VVL, *Stand van zaken ROL*, 20 april 2012
- 411 Brief wethouder Wiebes aan raadscommissie VVL, *Stand van zaken ROL*, 20 april 2012
- 412 Dienst Metro, *Presentatie orde op zaken*, 26 maart 2012, en Dienst Metro, *Onderbouwing keuze doorgaan met CSWE inclusief tijd- en financiële gevolgen Vluchtwegmaatregelen – ROL*, 16 april 2012
- 413 Interview 17 september 2015
- 414 E-mail 22 oktober 2015 en e-mail 23 oktober 2012
- 415 Spoedvoordracht College van B&W, *Veiligheid & scenario's BDS Oostlijn*, 22 mei 2012. Vergelijking buitendienststellingsscenario's, 22 mei 2012. Concept uitslagenlijst College B&W, 22 mei 2012
- 416 Flap Raadscommissie VVL, 7 juni 2012
- 417 Memo Dienst Metro, *Afronden Vluchtwegmaatregelen: BDS 2013*, 26 oktober 2012
- 418 Startoverleg afhandeling 'oud zeer', 3 april 2012. Kosten CSWE, opgesteld door CSWE, 20 april 2012. Managementoverzicht CSWE, 1 april 2012. Overzicht stijging van geclaimde bijdragen CSWE, 20 juni 2012
- 419 E-mail 20 juni 2012
- 420 Kostenoverzicht gemeente project ROL VWM, 19 juni 2012
- 421 Interview 19 oktober 2015
- 422 *Analyse verantwoordelijkheid vertraging*, 14 september 2012
- 423 *Analyse verantwoordelijkheid vertraging*, 14 september 2012
- 424 Memo Dienst Metro, *Afhandeling 'oud zeer' CSWE*, 14 september 2012. Dienst Metro, Intern beoordelingsformulier ABC 1000A, 25 oktober 2012
- 425 Dienst Metro, *Memo 2^e bod tijdgerelateerde claim*, ongedateerd en *Notitie verloop afhandeling tijdgerelateerde claim*, 15 oktober 2012
- 426 Bod DW Inzake oud zeer, 5 oktober 2012
- 427 Afspraken 'oud zeer' tussen Dienst Metro & CSWE, 12 oktober 2012
- 428 Notulen vergadering Dienst Metro, 31 juli 2012. Uittreksel directieverslagen, ROL 7 augustus 2012, ROL 4 september 2012
- 429 Verslag interne risicosessie ROL – Vluchtwegmaatregelen, 29 augustus 2012
- 430 Notitie Dienst Metro, *Organisatie ROL en beheersing risico's*, 30 september 2012
- 431 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 432 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 433 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 434 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 435 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 436 Rapportage Second Opinion IPvA ROL, 9 oktober 2012
- 437 Memo Dienst Metro, *Concept reactie op Second Opinion IPvA ROL*, 11 oktober 2012
- 438 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 439 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 440 Rapportage Second Opinion IPvA ROL, 9 oktober 2012
- 441 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 442 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 443 Integraal Plan van Aanpak Renovatie Oostlijn, 5 oktober 2012
- 444 Rapportage Second Opinion IPvA ROL, 9 oktober 2012
- 445 Vertrouwelijk Supplement Renovatie Oostlijn Q3-2012 Rapportage, november 2012
- 446 Vertrouwelijk Supplement Renovatie Oostlijn Q4-2012 Rapportage, februari 2013

-
- 447 E-mail 24 maart 2013. RVW onderhandeling CSWE-DM, *Offerte CSWE*, 25 maart 2012. E-mail 4 maart 2015
- 448 Hoofdlijnen Regeling Voltooiing Werk, 27 maart 2013
- 449 Hoofdlijnen Regeling Voltooiing Werk, 27 maart 2013
- 450 Regeling Voltooiing Werk, 16 april 2012
- 451 Raadsvoordracht, *Beschikbaar stellen van 10^e uitvoeringskrediet ROL*, 21 november 2012
- 452 Onderbouwing tekort Renovatie Oostlijn, 26 april 2013
- 453 Raadsvoordracht, *Beschikbaar stellen van integraal uitvoeringskrediet*, 3 april 2013
- 454 Interview 7 september 2015
- 455 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 30 oktober 2012 & 29 november 2012
- 456 Uittreksel Directieverslag Dienst Metro, *ROL*, 19 februari 2013
- 457 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 16 mei 2013
- 458 Proces Acceptatie & Overdracht, *Project ROL – VWM*, 20 augustus 2013
- 459 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 22 augustus 2013
- 460 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 13 juni 2013. Actie- en besluitlijst Directieoverleg Dienst Metro – OD NZKG, 13 juni 2013. Notulen vergadering Dienst Metro Stakeholderoverleg, 27 juni 2013
- 461 Notulen vergadering 2-wekelijks overleg OD – Dienst Metro, 3 juli 2013
- 462 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 8 augustus 2013
- 463 Memo Dienst Metro, *Scope ROL en project VWM*, 10 augustus 2013
- 464 Kwartaalrapportage Renovatie Oostlijn 4^e kwartaal 2012, 11 februari 2013. Samenvatting Rapportage 1^e kwartaal 2013 Renovatie Oostlijn, 15 mei 2013. Brief college van B&W aan gemeente Amstelveen, *Tijdelijke buitengebruikname metrospoor Amsterdam*, 25 maart 2013
- 465 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 21 februari 2013
- 466 Verslag vergadering Special ROL – BDS, 6 mei
- 467 Rapportage Bevindingen & Conclusies Systemaudit, 22 mei 2013. Rapportage Bevindingen & Conclusies Systemaudit, 22 mei 2013
- 468 Uittreksel Directieverslag Dienst Metro, *ROL*, 11 juni 2013. Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 13 juni 2013
- 469 Actie/besluitlijst Directieoverleg ROL, 1 juli 2013. Uittreksel Directieverslag Dienst Metro, *ROL*, 9 juli 2013
- 470 E-mail 24 juli 2013
- 471 Weekrapportage uitvoering Vluchtwegmaatregelen, 26 juli 2013. Weekrapportage uitvoering Vluchtwegmaatregelen, 2 augustus 2013
- 472 Uittreksel directieverslagen Dienst Metro, *verslag nr.23 ROL*, 6 augustus 2013. Directieoverleg ROL Dienst Metro, 8 augustus 2013
- 473 Dienst Metro, weekrapport uitvoering Vluchtwegmaatregelen, 30 augustus 2013
- 474 Weekrapport uitvoering Vluchtwegmaatregelen, 30 augustus 2013
- 475 Logboek Oostlijn, 26 augustus 2013
- 476 Flap College van B&W, *Resultaat overleg DM & OD NZKG over tunnelveiligheid na werkzaamheden VWM Oostlijn*, 19 september 2013
- 477 Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 17 september 2013. Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 17 september 2013
- 478 Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 20 augustus 2013
- 479 Concept Flap College van B&W, *Veiligheidssituatie*, 27 augustus 2013
- 480 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 5 september 2013
- 481 Flap College van B&W, *Resultaat overleg DM & OD NZKG over tunnelveiligheid na werkzaamheden VWM Oostlijn*, 19 september 2013
- 482 Hoofdlijnen Regeling Voltooiing Werk, 27 maart 2013, **VJ723** en Regeling Voltooiing Werk, 16 april 2013
- 483 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 5 september 2013
- 484 Weekrapport uitvoering Vluchtwegmaatregelen, 9 september 2013
- 485 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 19 september 2013. Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 19 september 2013
- 486 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 8 oktober 2013
- 487 Plan van Aanpak, *Gebruiksmelding Oostlijn*, 28 september 2013

-
- 488 Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 24 oktober 2013
- 489 Brief Dienst Metro aan CSWE, *Afspraken m.b.t. betaling T11 en SITO*, 18 november 2013
- 490 Notitie concept Directieoverleg, *Bevindingen t.a.v. brief aan CSWE*, 17 december 2013. Gespreksverslag CSWE & DM, 21 januari 2014
- 491 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 9 januari 2014
- 492 Gespreksverslag ROL, *Escalatie*, 16 oktober 2013. Gespreksverslag ROL, *Escalatie*, 16 oktober 2013
- 493 Verslag vergadering Dienst Metro, *Gebruiksmelding en overdracht*, 1 november 2013
- 494 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 14 november 2013
- 495 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 2 december 2013
- 496 Interview 2 september 2015
- 497 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 22 augustus 2013
- 498 Memo Directieoverleg, *Belangrijkste risico's in de overdracht van ROL-VWM aan DM-E&B t.a.v. beheer en onderhoud*, 6 december 2013
- 499 Selectieleidraad Bestek ROL, 13 mei 2009
- 500 Memo Input CSWE, *Resultaatoverleg Metro Oostlijn*, 10 december 2009
- 501 Bod Dienst Metro inzake 'Oud Zeer', 5 oktober 2012
- 502 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 8 oktober 2013
- 503 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 31 oktober 2013
- 504 Brief DMB, Reguliere bouwvergunning, 9 juni 2010
- 505 Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 24 oktober 2013
- 506 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 22 januari 2014
- 507 Kerninformatie Bestuursdienst projecten RRP door PAT, 10 oktober 2013
- 508 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 22 januari 2014. Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 19 februari 2014. Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 5 maart 2014. Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 18 maart 2014 & Actie/besluitenlijst Stuurgroep ROL, 20 maart 2014. Actie/besluitenlijst Stuurgroep ROL, 7 mei 2014 & Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 30 april 2014. Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 8 mei 2014
- 509 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 2 december 2013
- 510 Uittreksel Directieverslag, *ROL*, 17 december 2013
- 511 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 13 januari 2014
- 512 Stand van zaken, Directieoverleg ROL, 13 januari 2013. Stand van zaken, Directieoverleg ROL, 13 januari 2013
- 513 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 13 januari 2014
- 514 Directieoverleg ROL VWM, Strategische koers ROL VWM, 3 februari 2014. Directieoverleg ROL VWM, Strategische koers ROL VWM, 3 februari 2014
- 515 Actie/besluitenlijst Directieoverleg ROL, 9 januari 2014
- 516 Gespreksverslag CSWE – DM, 21 januari 2014
- 517 Notitie Directieoverleg ROL, *Analyse haalbaarheid gebruiksmelding VWM*, 29 januari 2014.
- 518 Notitie Directieoverleg ROL, *Analyse haalbaarheid gebruiksmelding VWM*, 29 januari 2014
- 519 Addendum RVW, 28 maart 2014
- 520 Brief CSWE aan Dienst Metro, *Deeloplevering gebruiksmelding*, 26 mei 2014. Brief CSWE aan Dienst Metro, *Deeloplevering gebruiksmelding*, 26 mei 2014
- 521 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2014, 28 mei 2014
- 522 Directieoverleg ROL VWM, *Strategische koers ROL VWM*, 3 februari 2014
- 523 7 september 2015
- 524 Actie/besluitenlijst Stuurgroepoverleg ROL, 7 mei 2014
- 525 Actie- en besluitenlijst Directieoverleg DM – OD NZKG, 24 februari 2014
- 526 Notitie Directieoverleg, *Gebruiksmelding ROL VWM*, 8 april 2014
- 527 Notitie Dienst Metro, *Stand van zaken ROL project*, 10 april 2014
- 528 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 4^e kwartaal 2013
- 529 Kwartaalrapportage Renovatie Oostlijn 1^e kwartaal 2013, 16 mei 2013. Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2014, 28 augustus 2014
- 530 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2014, 28 mei 2014
- 531 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 2^e kwartaal 2014, 28 augustus 2014
- 532 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 5 februari 2014

-
- 533 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 30 april 2014
- 534 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 8 mei 2014
- 535 Notulen vergadering Gebruiksmelding ROL, 30 april 2014
- 536 Uittreksel Directieverslag, ROL, 6 mei 2014
- 537 Veiligheidsonderbouwing Oostlijntunnel Gebruiksmelding, 8 mei 2014
- 538 Brief Dienst Metro aan College van B&W, Overzicht restrisico's, 9 mei 2014
- 539 Spoedvoordracht College B&W, *Verlenging gedoogperiode*, 13 mei 2014
- 540 Uittreksel Directieverslag, ROL, 3 juni 2014
- 541 Interview 21 september 2015
- 542 Brief Omgevingsdienst NZKG aan Dienst Metro, *verzoek aanvullende gegevens gebruiksmelding*, 5 juni 2014
- 543 E-mail 12 juni 2014
- 544 Agendavoorstel Dienst Metro, *Regulier overleg Omgevingsdienst*, 16 juni 2014
- 545 E-mail 19 juni 2014. Review op documenten Gebruiksmelding Oostlijn door OD NZKG, 18 juni 2014
- 546 Actie/besluitenlijst Stuurgroepoverleg ROL, 20 juni 2014
- 547 Brief Dienst Metro aan Omgevingsdienst NZKG, *Verzoek aanvullende gegevens*, 1 juli 2014
- 548 Interview 7 september 2015
- 549 Memo Dienst Metro, *Overzicht bespreekpunten Gebruiksmelding ROL*, 30 juli 2014
- 550 Memo Overzicht bespreekpunten Gebruiksmelding ROL, 30 juli 2014
- 551 Uittreksel Directieverslag Dienst Metro, ROL, 2014. Uittreksel Directieverslag Dienst Metro, ROL, 2014
- 552 Interview 21 september 2015
- 553 Uittreksel Directieverslag, ROL, 2014. Uittreksel Directieverslag, ROL, 2014
- 554 Map Wethouder, *Acceptatie GM Oostlijn onder voorwaarde*, 14 augustus 2014
- 555 Uittreksel Directieverslag, ROL, 19 augustus 2014, VE247. E-mail 19 augustus 2014. Actie/besluitenlijst Stuurgroep overleg ROL, 21 augustus 2014
- 556 Brief OD NZKG aan Dienst Metro, *Gebruiksmelding voldaan met nadere voorwaarden*, 27 augustus 2014
- 557 Brief OD NZKG aan Dienst Metro, *Afspraken m.b.t. Slow Stop trappen*, 29 september 2014
- 558 Rapport Arcadis Metro Oostlijn, *Slow-Stop Roltrappen*, 26 september 2014
- 559 Rapport Arcadis Metro Oostlijn, *Slow-Stop Roltrappen*, 26 september 2014
- 560 Interview 21 september 2015
- 561 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Permanente uitvoering stoppen neergaande roltrappen*, 16 oktober 2014
- 562 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Reizigersaantallen metrostation Waterlooplein*, 15 december 2014
- 563 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Statusoverzicht invulling voorwaarden GM*, 22 december 2014. Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Statusoverzicht invulling voorwaarden GM*, 22 december 2014. Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Onderzoek uitvoering Safe Haven principe metro Oostlijn*, 22 december 2014
- 564 Brief Dienst Metro aan College van B&W, *Verklaring tunnelbeheerder*, 9 mei 2014
- 565 Brief OD NZKG aan Dienst Metro, *Gebruiksmelding voldaan met nadere voorwaarden*, 27 augustus 2014
- 566 Rapport Arcadis Metro Oostlijn, *Safe Haven-Principe*, 17 december 2014
- 567 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Onderzoek uitvoering Safe Haven principe metro Oostlijn*, 22 december 2014
- 568 Interview 7 september 2015 en 9 september 2015
- 569 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Statusoverzicht invulling voorwaarden GM*, 22 december 2014
- 570 Brief Dienst Metro aan OD NZKG, *Statusoverzicht invulling voorwaarden GM*, 22 december 2014
- 571 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 3^e kwartaal 2014, 3 november 2014
- 572 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 4^e kwartaal 2014, 4 februari 2015
- 573 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2015, 13 april 2015
- 574 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 2^e kwartaal 2014, 28 augustus 2014
- 575 Brief Dienst Metro aan CSWE, reactie op 1405-CSWE-0034, 1 augustus 2014
- 576 Brief CSWE aan Dienst Metro, *Oplevering scope gebruiksmelding*, 8 augustus 2014
- 577 Memo Dienst Metro aan Stuurgroep ROL, 19 augustus 2014
- 578 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn, 3^e kwartaal 2014
- 579 Addendum 2 RVW, 27 januari 2015
- 580 Kwartaalrapportage VMW Metro Oostlijn 3^e kwartaal 2015 (staf versie)
- 581 Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2015, 13 april 2015
- 582 Kwartaalrapportage VMW Metro Oostlijn 3^e kwartaal 2015 (staf versie)

⁵⁸³ Interview 21 september 2015

⁵⁸⁴ Interview 21 oktober 2015

⁵⁸⁵ Brief MET aan Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, 2 november 2015

⁵⁸⁶ Kwartaalrapportage VWM Metro Oostlijn 1^e kwartaal 2015, 13 april 2015

⁵⁸⁷ Interview 21 september 2015



Rekenkamer Amsterdam

Weesperstraat 105 A (6^e verdieping)
1018 VN Amsterdam

telefoon 020 25 478 08
info@rekenkamer.amsterdam.nl
www.rekenkamer.amsterdam.nl