



Retouradres: Postbus 12693, 1100 AR Amsterdam

VERTROUWELIJK/PERSOONLIJK

Mobilis B.V.

t.a.v. 5.1.2.e

Fauststraat 3

7323 BA Apeldoorn

Postbus 20175

7302 HD Apeldoorn

Datum 26 januari 2024

Ons kenmerk Reactie gemeente tekortkoming 26012024 brief Mobilis ref 2312-7325

Uw kenmerk 2312-7325

Behandeld door 5.1.2.e Ingenieursbureau, 5.1.2.e 5.1.2.e @amsterdam.nl

Kopie aan 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e

Bijlage(n) Uitsnede PvA ON m.b.t. Ontwerp en coördinatieverantwoordelijkheid GVB
25012024

Onderwerp Reactie gemeente op uw referentie 2312-7325

Geachte 5.1.2.e beste 5.1.2.e

Hierbij reageren wij op uw brief (2312-7325 – 22 december 2024) die u heeft verstuurd in reactie op onze ingebrekestelling (AI 2020-0142 – 21 december 2024).

De gemeente Amsterdam (gemeente), het Gemeente Vervoerbedrijf (GVB) en Mobilis B.V. (Mobilis) hebben in eerdere gesprekken afgesproken een gezamenlijke evaluatie uit te voeren om in een minnelijk traject gezamenlijk te onderzoeken wat de reden is waarom het niet is gelukt om de Berlagebrug volledig dus inclusief spoor af te ronden binnen de hiervoor gestelde TBGN-termijn. De gemeente heeft in haar reactie op eerder door Mobilis gemelde Afwijkingen met betrekking tot het niet passend inbouwen van de spoorstaven op de brug (AFW 0166, AFW0169, AFW070 en AFW0171) aangegeven dat de gemeente niet akkoord gaat met de genoemde consequenties alsmede oorzaakanalyse in deze Afwijkingen, tenzij een gezamenlijke evaluatie uitwijst dat de ontstane situatie Mobilis niet kan worden aangerekend. Inmiddels stelt Mobilis bij herhaling dat zij pas deel zal nemen aan een evaluatie nadat het afwijkingen en -wijzigingenproces is doorlopen.

Met betrekking tot de door u ingediende afwijkingsrapporten merkt de gemeente hierbij op dat het relevante afwijkingsrapport nog immer niet in het bezit van de gemeente is, waarbij een heldere oorzaakanalyse (probleemstelling) wordt beschreven van de ontstane situatie.

Aansluitend aan de oorzaakanalyse dienen vervolgens de correctieve beheersmaatregelen beschreven te worden waarmee de ontstane situatie ongedaan kan worden gemaakt.

Redenerend langs de lijn van eis-feit-bewijs zou dat bij uitsteking plaats moeten vinden aan de hand van een deugdelijke inmeting van voldoende detailniveau van zowel val als railbakken, inclusief de

daarbij behorende en aantoonbaar met GVB afgestemde toleranties in relatie tot de as-built tekeningen.

Een gezamenlijke evaluatie uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige had naar mening van de gemeente bijgedragen aan een gedragen gedeeld beeld over de ontstane situatie, de oorzakaanalyse en de verantwoordelijke(n) hiervoor. Dit had ook kunnen leiden tot een gezamenlijke insteek om de ontstane situatie efficiënt en door alle partijen gedragen te herstellen en het project alsnog naar tevredenheid af te ronden. Dit procesvoorstel sluit goed aan bij de (over het algemeen) constructieve manier van samenwerken die beide partijen hebben betracht bij dit project. Bovendien was Mobilis gelet op het bepaalde in par. 43 lid 1 UAV-GC gehouden hieraan mee te werken.

Overigens was al sprake van deze gezamenlijke evaluatie voordat de verantwoordelijk wethouder hier melding van maakte richting de gemeenteraad. Door niet deel te nemen aan deze evaluatie, heeft u de gemeente geen andere keus gelaten dan naar aanleiding van het Verzoek tot Aanvaarding van 22 december jl. het afwijkingen- en wijzigingenproces te doorlopen, zelf onderzoek te doen en zelf een oordeel uit te spreken over de aansprakelijkheid van Mobilis. Dit heeft geleid tot de ingebrekestelling op 21 december jl. Anders dan u stelt is dit dus geen politiek maar inhoudelijk gemotiveerde stap geweest. Gemeente vindt het verder curieus dat Mobilis zich op het standpunt stelt dat het werk gereed is en aanvaard dient te worden, terwijl zonneklaar is dat de inpassing van het spoor niet succesvol heeft plaatsgevonden.

Voor deze ingebrekestelling was inzicht in de (inmiddels verstrekte) wijzigingsvoorstellen niet noodzakelijk; deze voorstellen zijn immers gebaseerd op de eerder genoemde Afwijkingen waar de gemeente wel inzicht in had op het moment van de ingebrekestelling. Desondanks zal de gemeente hieronder een korte reactie geven op de op 22 december jl. ingediende wijzigingsvoorstellen (VTW-0039, VTW-0042 en VTW-0046).

In VTW 039 is het bedrag niet onderbouwd en is van termijnsverlenging geen sprake dus verklaart de gemeente deze niet ontvankelijk. Bovendien dienen VTW's inclusief consequenties contractueel per omgaande (terstond en met bekwame spoed) gemeld te worden aan de gemeente en niet 3 maanden na dato.

Voor de goede orde wijst de gemeente tevens op het volgende. Tijdens de TBGN periode zijn regelmatig voortgangsrapportages met gemeente gedeeld (2x per week een update & 1x per week een verslag), hierin wordt nergens melding gemaakt van vertraging als gevolg van GVB bovenleiding (zoals gesteld in VTW39). Wel wordt op enig moment melding gemaakt van 2 weken uitloop op het kritieke pad door spoorproblematiek en in een latere rapportage dat de opgelopen vertraging is ingelopen. Opdrachtnemer kan niet achteraf en ongefundeerd € 200.000,- claimen voor activiteiten die kennelijk op het moment dat deze kwestie(s) speelden niet een dergelijke financiële impact hadden. Betreffende VTW 042 was eerder een richtprijs van 20K EUR genoemd en komt alleen het plaatsen van hout voor vergoeding in aanmerking tegen het eerder afgesproken bedrag. Mobilis dient te onderbouwen waarom deze afgesproken richtprijs ineens meer dan verdubbeld is. Ook hiervoor geldt dat VTW's alsmede plotselinge exorbitante prijsstijgingen per omgaande gemeld dienen te worden.

Betreffende VTW 046: Zolang niet vaststaat dat Mobilis geen blaam treft m.b.t. de ontstane situatie kan van vergoeding van enige kosten m.b.t. herstel geen sprake zijn en is deze

vergoeding zonder daadwerkelijke uitvoering prematuur en voor de gemeente onbespreekbaar. Bovendien is dit niet de door de gemeente beoogde en meermaals gevraagde allesomvattende VTW waarin de totale werkzaamheden inzichtelijk dienen te worden gemaakt i.e. inclusief alle (o.a. BLVC) maatregelen inclusief PPT's enz. Deze werkzaamheden zouden volgens dezelfde contractuele spelregels moeten worden uitgevoerd.

U stelt in uw brief dat de ingebrekestelling niet nader is onderbouwd en dat deze ondeugdelijk is geformuleerd. Wat de gemeente betreft was de onderbouwing van de ingebrekestelling wel degelijk afdoende. Desondanks geeft de gemeente hieronder alsnog een nadere onderbouwing. In essentie zijn de railbakken op het middelste brugval welke zowel voor het ontwerp als de realisatie onderdeel zijn van de scope van Mobilis, niet gerealiseerd volgens haar eigen ontwerp of volgens de eisen die het contract hieraan stelt. De afwijkingen zijn dermate groot dat een correcte inpassing van het spoor niet langer mogelijk is.

IV-Infra heeft in opdracht van de gemeente een meting uitgevoerd aan de ligging van de tramrails in de genoemde railbakken. Hieruit blijkt dat de railbakken niet overal de geëiste minimale diepte van 95 mm hebben. Daarnaast heeft het GVB een uitgebreidere inmeting gedaan van de positie van de railbakken zelf; hieruit blijkt dat er regelmatig sprake is van een verschil in hoogte tussen de linker en de rechter railbakwand van 7 mm. In één rijrichting dienen beide railbakken waterpas te liggen ten opzichte van elkaar (overeenkomstig het ontwerp van Mobilis); in de praktijk over de lengte van de brug blijkt soms de ene bak hoger te liggen dan de ander bak en soms juist weer andersom. Maximaal ligt de ene bak 4 mm hoger dan de andere en minimaal ligt de ene bak 11 mm lager dan de andere. Er is dus maximaal 15 mm verschil tussen de bakken in een rijrichting. De gemeten maten wijken dermate af van de ontworpen maatvoering dat deze ook ruim buiten de toleranties vallen zoals deze zijn opgenomen in het Fabricageplan / Maatvoeringplan van Mobilis (Rusthoven). Het is de gemeente overigens niet helder waarom op de tekeningen een minder strenge tolerantie-eis is gehanteerd, maar ook volgens deze daar genoemde toleranties voldoet de gerealiseerde bakhoogte niet.

Dat de gemeente en het GVB ondanks het door Mobilis geïntroduceerde gebrek hebben getracht om tijdens de TBGN tot een oplossing te komen, doet hier niets aan af; Het (middelste) brugval voldoet niet aan de eisen van het contract, met name niet aan eis SES 1328 (hoogte railbakken) en niet aan het ontwerp van Mobilis zelf en niet aan de afspraken die tijdens het ontwerptraject tussen Mobilis en het GVB zijn gemaakt.

Het is bovendien zuur om te constateren dat ondanks dat het raakvlak met het spoor zowel door de gemeente in het contract, als door Mobilis in onder meer haar Plan van Aanpak bij inschrijving als kritisch wordt beschreven en waarvoor diverse beheersmaatregelen zijn bedacht om de risico's te mitigeren, er toch tijdens de TBGN-periode inpassingsproblemen aan het licht zijn gekomen die niet meer konden worden opgelost. De gemeente constateert dat niet alle in het Plan van Aanpak benoemde maatregelen naar behoren en zichtbaar zijn uitgevoerd, of op een dermate (onvoldoende) wijze dat zij dit risico niet hebben weten te beperken. De gemeente denkt hierbij o.a. maar niet uitputtend aan de volgende onderdelen uit uw Plan van Aanpak:

- Coördinatie TBGN-periode (M13) De beloofde tramspecialist (M13a) is niet ingezet.
- Afstemming Informatiebehoeften (M26) Heeft niet conform PvA plaatsgevonden.
- Optimaliseren met LEAN-technieken en 4D BIM (M34) Heeft niet plaatsgevonden.

- Inzet van Technische Inspectie Service (TIS) (M41) In plaats van BouwQ is SecoNed ingezet en is in afwijking van PvA slechts de constructieve veiligheid getoetst i.p.v. het integrale ontwerp.
- Borgen integraliteit o.a. via raakvlakkenmanagement (PvA hoofdstuk 2, 2.1 en 2.3) Het samen kritische eisen afleiden en vaststellen heeft onvoldoende gefunctioneerd of niet plaatsgevonden.

Voor de volledigheid zijn als bijlage enkele bevindingen van de gemeente op bovenstaande maatregelen toegevoegd. De gemeente concludeert dat onderdelen van de aangeboden beheersmaatregelen niet of beperkt zijn uitgevoerd, waardoor het risico voor de uiteindelijk vastgestelde afwijkingen kon toenemen. Reeds voor de start van de TBGN-periode is meermaals kenbaar gemaakt dat een groot deel van deze zogenaamde EMVI-beloften onvoldoende wordt ingevuld waarbij diverse risico's zouden kunnen toenemen, welke risico's zich dus ook hebben verwezenlijkt.

In het voorstel dat u bij de ingebrekestelling is gedaan, geeft de gemeente Mobilis een termijn om met een plan te komen teneinde de geconstateerde gebreken te herstellen. De (reële en door de gemeente goed te keuren) einddatum van deze planning zal dan als nieuwe mijlpaal worden gezien. Mobilis is bij acceptatie van dit voorstel en het behalen van deze nieuwe mijlpaal – indien het gehele werk alsdan kan worden aanvaard – derhalve geen boete verschuldigd. De gemeente wenst dit voorstel nogmaals met drie weken gestand te doen.

Tot slot: Dinsdag 23-1 jl. heeft de gemeente mondeling een uitvoerige toelichting gegeven ten kantore van de gemeente. Afgesproken is dat Mobilis een doorsnede in lengterichting zal maken van de railbakken van zowel het ontwerp als as-built van Mobilis. De gemeente kijkt met belangstelling uit naar de spoedige ontvangst hiervan.

Hoogachtend/Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ingenieursbureau gemeente Amsterdam