

From: "5.1,2,e"
Sent: Thu, 25 Jan 2024 09:30:53 +0100
To: "5.1,2,e" <5.1,2,e@amsterdam.nl>
Subject: Berlagebrug | Dossier evaluatie
Attachments: Notitie Ontwerp en coördinatieverantwoordelijkheid ON m.b.t. GVB V2.0 18012024 .docx, ISO 9001 eisen m.b.t. GVB en Mobilis.docx, Zienswijze Berlagebrug ontspoort (definitief) 5.1,2,e Berlagebrug; reactie op verzoek tot bemiddeling

Dag 5.1,2,e

Primair is de notitie van 5.1,2,e je uitgangspunt als verbijzondering van onze zienswijze:

Bijgaand treffen jullie mijn zienswijze vanuit diverse (zeg maar gerust alle) contractstukken op basis waarvan ik stel dat Opdrachtnemer (toch echt met hoofdletter O) integraal verantwoordelijk is voor het ontwerp inclusief raakvlakken (waaronder ook vanuit risico's) met andere disciplines, zowel vanuit ontwerp als vanuit realisatie.

Onderstaande (6) argumenten steken er wat mij betreft met kop en schouders bovenuit.

Van alle aangehaalde uitsneden heb ik de relevante teksten rood gemarkeerd.

Bijgaand document heb ik gefabriceerd en samengesteld uit alle onderliggende contractdocumenten.

Als toelichting springen er 5 zaken bovenuit:

1. Annex VI zegt iets over de coördinatieverplichting van ON ook voor niet bij naam en toenaam genoemde nevenaannemers (disclaimer niet alle nevenaannemers worden uitputtend genoemd staat erbij). Zie geel gemarkeerde op bladzijde 8 in het document zelf.
2. Zie pagina 6 in het document m.b.t. de VSA hoofdstuk 2.6 Ontwerpkeuzes. Voor het GVB is nadrukkelijk door OG geen ontwerpkeuze gemaakt die de oplossingsruimte beperkt. M.a.w. Opdrachtnemer(Mobilis) heeft maximale ontwerpvrjheid en dient die vanuit de integraliteitsopgave dan ook volledig te benutten. Opdrachtnemer moet dus zorgdragen voor een volledig beheerst, afgestemd en integraal railontwerp in haar eigen ontwerp.
3. Al zou het zo zijn dat wij in het contract de GVB RIB ontwerpafdeling (ingenieursbureau/ontwerpafdeling van het GVB zo men wilt) onvoldoende expliciet als voorgeschreven Zelfstandig Hulppersoon (in dit geval zijnde een nevenaannemer) hebben geduid (Annex VI stelt daar echt wel iets duidelijks over) dan nog is §8 van de UAV-gc (verband met andere werken) daar klip en klaar in. Zo niet en dat heb ik gemeld is het PvA bij inschrijving van Mobilis doorspekt met allerlei erkenningen van Mobilis dat zij integraal verantwoordelijk zijn voor zowel ontwerp als coördinatie alsmede raakvlakkenmanagement en integraliteit. Ik heb de bewijsvoering daarvan verzameld op bladzijdes 2 t/m 4.
4. Opdrachtgever kan niet verantwoordelijk gehouden worden voor het door Mobilis verwerken(lees integreren) van de eisen van GVB. Die taak is conform UAV-gc voorbehouden aan de partij die voor de integraliteit aan de lat staat, zijnde de Opdrachtnemer (hoofdletter O). Wel geldt als uitzondering altijd paragraaf 4 waarbij de Opdrachtnemer een waarschuwingsplicht heeft aan Opdrachtgever (IB en niet GVB) als blijkt dat de eisen onrealistisch zijn dan wel onhaalbaar blijken dan wel tegenstrijdigheden bevatten. Die waarschuwing is echter nimmer uitgevaardigd.
5. Verder kun je stellen dat raakvlakkenmanagement zowel vanuit ISO9001 als contractueel van toepassing verklaarde Systems Engineering voorschrijven dat ON de integraliteit moet borgen. Ik heb daartoe allerlei passages uit de ISO aangehaald maar ook wederom uit het PvA van Opdrachtnemer zelf waaruit blijkt deze dit tot haar verantwoordelijkheid acht. Het PvA is na contract close integraal onderdeel van het contract geworden.
6. Tot slot had ik aangegeven dat alle coördinatie-, ontwerp, risico- en raakvlakkenmanagement-verplichtingen gelardeerd door de contractstukken zelf heen zitten. Niet in de laatste en minste plaats ook in het PMP en PvA van Opdrachtnemer zelf. Deze stukken zijn na contract close integraal onderdeel van het contract geworden en daarmee verworden tot eisen waaraan Opdrachtnemer zich heeft gecommitteerd. Maar zie dus ook additioneel in het document de aangehaalde paragrafen 4 maar zeker ook 8 van de UAV-gc 2005.

Verdere achtergrond met verwijzingen naar documenten of dossiers op Sharepoint:

5.1.2.e refereert als [contractstuk Mobilis](#) aan het [PvA Mobilis](#) en heeft de toepasselijke passages opgenomen in zijn notitie. Mobilis heeft veel beloofd wat ze nooit hebben ingevuld. We hebben de zachte lijn willen kiezen en niet overal direct afwijkingen voor geëist maar ON wel op hun verantwoordelijkheid gewezen.

Op [onze ongelukkige ingebrekestelling](#) heeft [Mobilis per omgaande gereageerd met deze brief](#). Mobilis heeft géén zienswijze ingediend omdat ze niet meedoen, maar ook omdat ze van mening zijn met hun VTW's afdoende aangetoond hebben volledig buiten schot te staan. Die heb ik opgenomen als ['Zienswijze Mobilis'](#).

5.1.2.e heeft jou in zijn mail van dinsdag 23-1-2024 09:32 ook de technische toelichting gestuurd, daarvan heeft hij in mijn beleving gesteld dat die voldoet.

Bijgaande e-mail is de reactie van Mobilis op een 'ultieme poging' van 5.1.2.e om alsnog mee te doen aan de evaluatie. Vooral het eerste punt is relevant als zienswijze:

Zoals besproken is voor ons niet gewenst om in te stappen in een bemiddelingstraject omdat:

- Wij geen feitelijke omstandigheden kennen waarmee Mobilis (mede)probleem drager is. De stap naar de bemiddeling door Mobilis impliceert dat dat wel het geval zou zijn. Voor de goede orde. De gemeente heeft nog steeds niet aangetoond of kenbaar gemaakt dat en wat Mobilis verweten kan worden. Daarboven: als Mobilis een verwijt gemaakt kan worden, wat is dan het causale verband is met het niet plaatsen van de spoorstaven destijds in de TBGN? Een reactie op VTW 0039 is bijvoorbeeld nog niet ontvangen;*

Zo zul je al een eind moeten komen, maar toetsing van de positie zoals 5.1.2.e heeft verwoord is het voornaamste belang.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

M 5.1.2.e

5.1.2.e [@amsterdam.nl](#)