

Cobouw

DAGBLAD VOOR DE BOUW

Donderdag 27 september 2012 / nummer 167

Alliantiecontract versnelt diepe stations Noord-Zuidlijn

Amsterdam - Een extra alliantiecontract bij de diepe stations van de Noord-Zuidlijn heeft problemen bespreekbaar gemaakt, ervaart projectmanager Thomas Brandt van Max Bögl. De bouwverzorger ziet daarmee deels af van claimrechten, maar kan wel rekenen op een potje van 4 miljoen euro om het werk te versnellen. Afgelopen voorjaar is het nieuwe al-

liantiecontract tussen Amsterdam en de aannemer getekend. De aanpak werkt verfrissend en is praktisch, is de ervaring. Als een paraplu is de nieuwe werkwijze boven op het lopende RAW-contract gezet. Het idee kwam van projectmanager Gerard Scheffrahn van de gemeente. Brandt geeft toe dat hij niet direct stond te juichen bij een nieuwe werk-

wijze. "Duitse aannemers denken behoorlijk zwart-wit en moeten wennen aan een alliantie, waarbij je problemen meteen probeert samen op te lossen." Aanpassingen of de inzet van extra machines worden in overleg tegen kostprijs vergoed uit het alliantiefonds.

> PAGINA 3: 'GEEN GEZEUR, MAAR ZO SNEL MOGELIJK OPLOSSEN'

Ingrid Koenen

Amsterdam - Een apart alliantiefonds helpt sinds dit voorjaar de afbouw van de diepe stations van de Noord-Zuidlijn versnellen. Amsterdam vulde het potje van 4 miljoen euro, maar de aannemer ziet af van zijn klassieke claimrechten.

Regelmatig stromen vanaf de verschillende bouwplaatsen ideeën binnen om te optimaliseren en te combineren. "Het werkt heel motiverend", heeft projectmanager Thomas Brandt van Max Bögl gemerkt. Hij beslist samen met zijn collega Scheffrahn van de gemeente of een voorstel loont, maar het duo heeft tot op heden al vier substantiële versnellingsmaatregelen goedgekeurd en nog niets afgekeurd.

Zo wordt weken tijdswinst geboekt door de bekisting voor station Vijzelgracht parallel te laten lopen met de bouw van de tunnel. Om te voorkomen dat een ontspoorde trein met tunnelementen de vlechters van Max Bögl zou kunnen pletten, is een tijdelijke constructie geplaatst. En die is betaald uit het fonds. Al eerder werd het ontwerp omgegooid om het betonvlechten onder hogedruk te minimaliseren. Ook daar werden weken gewonnen door meer ijzer te gebruiken en repeterend te werken zodat de vlechters meters konden maken en niet steeds hun werkwijze hoefden aan te passen. "Wat efficiënt lijkt op de tekentafel, werkt toch anders als je vanuit de vlechters een optimaal ontwerp maakt. De omstandigheden om onder hoge druk op 30 meter diepte te werken, waren al lastig genoeg", aldus Scheffrahn.

Ook bleek op de aansluiting van de boortunnel en station een aantal wanden vergeten in de contracten. Dergelijke grijze gebiedjes kunnen in de praktijk leiden tot eindeloos gehakketak over wat de tijdsconsequenties zijn. "Maar dan werkt een alliantie heel pragmatisch: geen gezeur, maar zo snel mogelijk in de planning inpassen en oplossen", geeft Brandt nog een variant. Een zeer recent voorbeeld is uitloop van de kabels en leidingen bij de toegangsgebouwen Ceintuurbaan. De verplaatsing nam meer tijd dan gedacht. "De vraag is dan hoe je vertraging opvangt in plaats van hoeveel je kunt claimen. Met een extra machine voor de fundering kunnen we de planning alsnog halen." En de kosten voor die machine komen weer uit het fonds. De verbeterde samenwerking straalt ook af op de omgeving. Problemen zijn nu vooral bespreekbaar, zelfs als ze potentieel overlast geven. "Als we een uur dreigen uit te lopen met de portaalkraan was het vroeger ondenkbaar dat we na 19.00 uur het werk nog zouden afmaken. De herrie van de kraantoeter voor de omwonenden is ook ronduit vervelend. Maar dat hebben wij nu opgelost met lampen en een contactsensor waarbij de machine meteen stopt als hij iets raakt. Zoiets was drie jaar geleden onbespreekbaar." De betere en eerlijker communicatie met de omwonenden heeft het werken een stuk plezieriger gemaakt, ervaart Brandt. Dat blijkt ook bij de aanpak rond de nieuwe verzakkingen afgelopen week bij de Vijzelgracht.

Eindbonus

De bouw van de drie diepste stations van Nederland ligt inmiddels eindelijk zelfs iets voor op schema

en Brandt zet in op de eindbonus van 1,25 miljoen euro als Vijzelgracht, Rokin en Ceintuurbaan kerst 2014 opgeleverd zijn. Op een aanneemsom van ruim 500 miljoen euro klinkt een miljoen bescheiden, maar het is puur extra winst en in deze crisistijden een lonkend perspectief, verzekeren beide projectmanagers: "Tenslotte gaat het bij een alliantie ook om risicobeheersing."

Brandt heeft de moeizame begintijd van het project meegemaakt. Hij heeft de stillegging van twee van de drie stations in de periode van de verzakking bij de Vijzelgracht ervaren als een van de lastigste periodes uit zijn loopbaan. Hij blikt met gemengde gevoelens terug op de moeizame samenwerking en de trage voortgang. De ommezwaai in 2008, waarbij een groot deel van het projectteam werd vervangen, was wat hem betreft een verademing. De tijd luidde wel een sfeer in waar problemen op tafel mochten worden gelegd en een beroep werd gedaan op de expertise van de bouwverzorger. "Voor het eerst werd de projectorganisatie gespiegeld bij zowel opdrachtgever als opdrachtnemer. Daardoor was afstemming op gelijkwaardig niveau mogelijk met korte beslislijnen", weet Brandt zich te herinneren. Zo kregen de drie stations allemaal aan de zijde van de gemeente een projectleider. In overleg met Max Bögl werden plannings- en werkvolgordes omgegooid om risico's in te dammen, onder meer rond de toepassing van de bijzondere vriestechniek en het ontgraven onder verhoogde luchtdruk bij station Vijzelgracht.

2.0.2.

Die risico's kwamen bijna allemaal voor rekening van opdrachtgever Amsterdam, waardoor de vertragingen en tegenvallers er wel toe hebben geleid dat de bouwsom in de loop van de jaren meer dan verdubbeld is van 223 miljoen euro in 2002 naar circa 500 miljoen euro nu. In totaal kost de 10 kilometer lange metrolijn ruim 3 miljard euro.

Projectgegevens

Opdracht: Noord-Zuidlijn
Opdrachtgever: Amsterdam
Contractvorm: RAW-bestekken
Opdrachtnemer diepe stations: Max Bögl Noord/
Zuidlijn VOF
Oorspronkelijke aanneemsom: 223 miljoen euro
Huidig budget ruwbouw stations: 500 miljoen euro
Alliantiepot: 4 miljoen euro
Eindbonus: 1,25 miljoen euro
Totaalbudget: 3,1 miljard euro