

# Afbouw IJ-hal, IJ-gebouw en IJ-passage

**Hoe** realiseer je 20.000 m2 nieuw stationsgebied binnen budget en op tijd? Zeker als de opgave voorkomt uit 3 deelprojecten en is gevat in 10 deelbestekken, samengebracht onder één algemeen deel. In een omgeving waarin dagelijks 275.000 passanten ongehinderd en veilig willen reizen, de bevoorrading van tientallen winkels niet in gevaar mag komen, de schoonmaak ongestoord doorgang moet vinden en een verkeersroute vlak langs en over het bouwterrein loopt. En dat terwijl boven, onder, naast en in het werkgebied diverse nevenprojecten gelijktijdig in uitvoering zijn, waaronder de bouw van het nieuwe busstation en de Noord/Zuidlijn door de gemeente Amsterdam, de herinrichting van de Middentunnel door ProRail en aanleg van een WKO installatie.

Het **expliciteren van de opgave** was een eerste cruciale stap. Doel was zekerheid te krijgen dat de toekomstig aannemer en NS als opdrachtgever eenzelfde beeld hadden van de volle omvang van het werk én de omstandigheden waarbinnen dit moest worden gerealiseerd. En het eens waren over de gewenste conflictloze manier van samenwerken. Om direct de goede toon te zetten, is alle aanbieders op voorhand een vergoeding toegezegd voor deelname aan de procedure.

De eerste 3 maanden van de aanbesteding zijn vervolgens gebruikt om met de deelnemende inschrijvers intensieve gesprekken, vraag & antwoord en notarondes te houden. Vereiste daarbij was dat het beoogde projectteam van de aannemer daar het voortouw in zou nemen. In deze fase is alleen de relevante projectinformatie ter beschikking gesteld, zodat de aandacht enkel uitging naar de aanpak van het werk en de omgang met de aanwezige risico's, maar nog niet naar de precieze techniek en het afprijzen van de bestekstukken.

Als slot van deze fase hebben de inschrijvers een 'Plan van Aanpak' gepresenteerd bij een referentieproject in aanwezigheid van hun voormalige opdrachtgever. Zo kon kennis en kunde direct in de praktijk worden getoetst. De aanbieders die hiervoor minimaal een 7 behaalden gingen vervolgens door in de procedure.

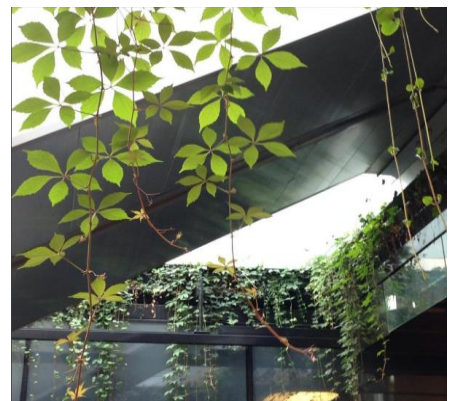
Ook bij de eindbeoordeling van de aanbiedingen liet NS haar waardering voor het Plan van Aanpak in hoge mate meewegen naast de aangeboden prijs. De offertes van rond de 40 miljoen euro konden met een goed Plan van Aanpak in de EMVI rangschikking met wel 6 miljoen worden verlaagd.

Kondor Wessels Amsterdam overtuigde met een presentatie bij het Stedelijk Museum, door hen afgebouwd met oog voor de vele partijen en belangen binnen het museum. Net zoals op het station een combinatie van nieuwbouw en renovatie van oude elementen, uitgevoerd in een binnenstedelijk gebied en met beperkte logistieke mogelijkheden.

Het winnende Plan van Aanpak behelsde onder meer de inzet van een fulltime omgevingsmanager en het gebruik van 3D/BIM om de deelbestekken in samen te voegen en uit te werken om daarmee de integraliteit te waarborgen en kans op uitvoeringsfouten te minimaliseren.

Bij het opstellen van het contract zijn de toezeggingen uit het Plan van Aanpak ook financieel geborgd. Daarnaast zijn forse bonussen toegevoegd met het oog op het behalen van de beoogde opleverdatum en het voorkomen van meerwerk(discussies). Daarbij is bewust een onderscheid gemaakt tussen de contract- en streefdatum. Want vooraf was bekend dat er zich ongetwijfeld omstandigheden zouden voordoen die redelijkerwijs recht geven op tijdsverlenging en het in ieder geval onredelijk zouden maken een boete op te leggen voor te laat opleveren. Een bonus werd echter uitgekeerd als er desondanks op de gewenste streefdatum zou worden opgeleverd.

Ook was vooraf besproken dat onvolkomenheden in de stukken en/of gewijzigde omstandigheden ongetwijfeld recht zouden geven op bijbetaling. Er werd echter ook een bonus uitgekeerd indien meerwerkclaims werden beperkt tot zaken waarvan de aannemer op voorhand op geen enkele manier op de hoogte had kunnen zijn. Bijbestellingen uiteraard uitgezonderd. Doel was om tijdsverslindende en sfeerbedervende discussies te voorkomen zonder daarbij de inspanningen van de aannemer uit het oog te verliezen.



larsvandenbrink

Volgen

13 vind-ik-leuks

6 w.



oldamsterdamtours

Volgen

60 vind-ik-leuks

51 w.

m|mejlholm  
Amsterdam, Netherl...

Volgen

11 vind-ik-leuks

16 w.



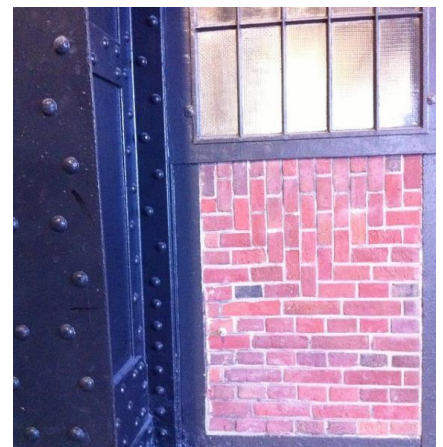
ilenhardt  
Centraal Station Am... [Volgen](#)

18 vind-ik-leuks 61 w.



alfard\_m  
Amsterdam Centra... [Volgen](#)

scissorsmusic en dieformydogs 36 w.  
vinden dit leuk



aeonkarian [Volgen](#)

34 vind-ik-leuks 51 w.

Het achterliggende idee was het **synchroniseren van de zakelijke belangen** van NS en Kondor Wessels Amsterdam.

Bijzondere aandacht had tenslotte de omgang met de omvangrijke teams aan weerszijden. Door NS waren voor het ontwerp van het werk maar liefst 5 architectenbureaus gecontracteerd: Benthem Crouwel in combinatie met Powerhouse Company en ondersteund door Merk X voor de IJ-Passage, Wiel Arets voor de IJ-hal en Tak Architecten voor het IJ-gebouw. Aangevuld met constructeurs van Arcadis en Movares en installatieadviseurs van Deerns. NS werd voor de aansturing van het team intensief bijgestaan door bouwmanagers van BOAG. Door Kondor Wessels was de samenwerking opgezocht met zusterondernemingen Boeie & van Eesteren, Homij en tal van gespecialiseerde toeleveranciers en onderaannemers. Met een gezamenlijke 'project start-up' onder professionele begeleiding van Motion Consult werden de gewenste samenwerking en projectfilosofie met elkaar gedeeld en werd in een 'follow-up' halverwege het project besproken wat er nog beter zou kunnen.

Tegelijkertijd was al snel duidelijk dat het wenselijk en effectief is om **in klein comité bij te sturen**. In deze overleggen, op enig moment zelfs wekelijks en buiten de reguliere bouwvergaderingen om, werd er op toegezien dat de talloze betrokkenen de inzet, kwaliteit en opstelling leverden die hoorden bij de opgave en werden waar nodig personele wisselingen doorgevoerd.

Ook werd, zonder naar het contract te grijpen, besproken waar Kondor Wessels en NS elkaar konden helpen bij het afwenden van risico's en de omgang met onvoorziene omstandigheden en tegenvallers. Zo heeft Kondor Wessels tijdens het BIM proces met grote extra inzet talloze aanlopers uit het ontwerp gehaald, specialisten ingezet om NS te helpen bij de omlegging van zeer gevoelige installaties en hand- en spandiensten verleend rondom de opening voor het publiek. NS heeft op haar beurt en voor haar eigen rekening het complete magazijn verplaatst om de bouw te vergemakkelijken en de omgevingsmanager van de aannemer doorlopend ondersteund met eigen personeel.

Uiteindelijk is het op deze manier gelukt om dit technisch en qua randvoorwaarden zeer complexe werk te realiseren en de onderweg tegengekomen hobbels te overwinnen met behoud van een hoge eendkwaliteit, binnen redelijke tijdsaders en binnen budget. Momenteel genieten elke dag 100.000 passanten van de nieuw geopende gebieden die zij uitzonderlijk hoog waarderen: **bijna 90% van de reizigers geeft het verblijf in de nieuwbouw een 7 of hoger**. Ons uiteindelijke doel!

Namens,  
Kondor Wessels Amsterdam  
en NS Stations,

**Kondor Wessels Amsterdam**



**Frank Aalders & Otto van der Pluijm**

**Irma Winkenius & Bart Daalder**



kiki.house  
Centraal Station A... [Volgen](#)

36 vind-ik-leuks 2 w.

instarilly  
Centraal Station A... [Volgen](#)

placefully [Volgen](#)

11 vind-ik-leuks 66 w.