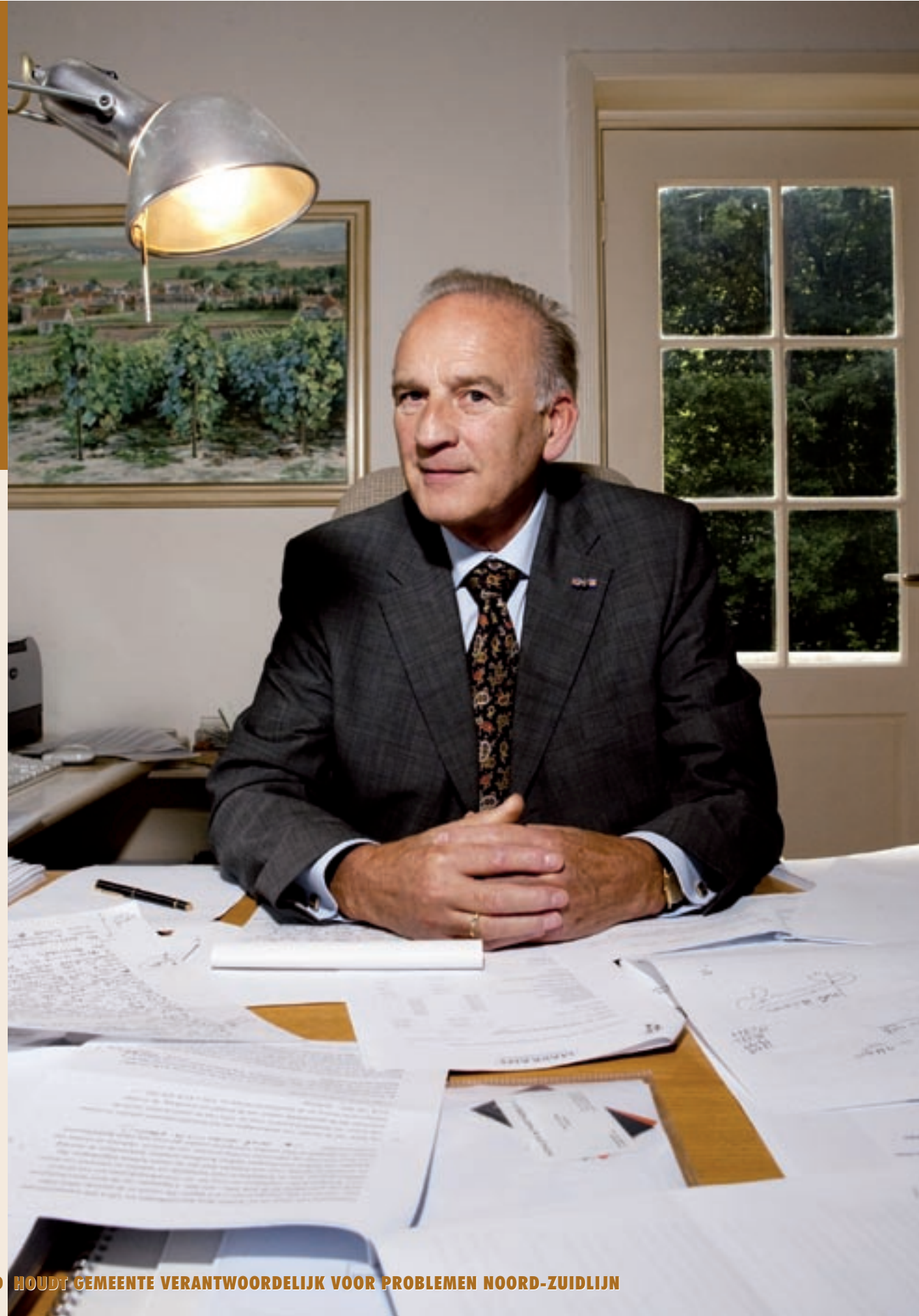




HeInterview

De gemeente Amsterdam probeert via een raadsenquête te achterhalen hoe de problemen bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn zijn ontstaan. Een van de geboorde betrokkenen is ir. Rob Toornend, voorzitter van de auditcommissie die de gemeente zes jaar lang adviseerde over de metrolijn, met negen kritische rapporten als resultaat. 'De discussies tussen de projectorganisatie Noord-Zuidlijn en de commissie werden nooit beslecht.'

KENGEGEVENS	
NAAM	Rob Toornend
LEEFTIJD	74
TITEL	ir.
OPLEIDING	Civiele Techniek, TH Delft (1961)
FUNCTIE	Adviseur, voorheen onder meer oprichter-eigenaar van Toornend & Partners en voorzitter auditcommissie Noord-Zuidlijn.
BOEKEN	De waarde van onroerend goed (2007), Projectmanagement (1992)



IR. ROB TOORNEND HOUDT GEMEENTE VERANTWOORDELIJK VOOR PROBLEMEN NOORD-ZUIDLIJN

IN DE REEK GETUIGENISSEN VOOR DE AMSTERDAMSE enquêtecommissie die onderzoek doet naar wat er allemaal fout ging bij de bouw van de Noord-Zuidlijn, is die van ir. Rob Toornend wel een van de meest pikante. Toornend was in de aanvangsjaren tot 1996 de adviseur van de toenmalige hoogste ambtenaar in het project en vervolgens voorzitter van de auditcommissie die zes jaar lang, tot in 2000, het project beoordeelde. Die commissie publiceerde negen soms zeer kritische rapporten. Met de aanbevelingen daarin deed het gemeentebestuur echter niets.

Zo is het negeren van een cruciale aanbeveling volgens Toornend te herleiden tot de problemen bij de bouw van stations. De auditcommissie adviseerde om de tunnel veel minder diep te boren. Dat zou betekenen, aldus Toornend, dat bij de Munt vanwege de funderingssituatie op straatniveau gewerkt zou moeten worden. Dat was politiek taboe. Het herinnerde het gemeentebestuur aan het trauma van de aanleg van de metro in de jaren zeventig, toen de bevolking in opstand kwam tegen het slopen van huizen langs het tracé. Daarom juist zou de Noord-Zuidlijn worden geboord. 'Toch denk ik dat dit aan de gemeenteraad was uit te leggen door open kaart te spelen. Als ze minder diep hadden geboord, dan hadden ze voor de stations, zoals die aan de Vijzelgracht, niet van die enorm diepe bouwputten nodig gehad.' Diepe bouwputten vormen een risico, zoals is gebleken: door lekkende voegen in diepwanden zijn huizen er vlak naast verzakt.

PENNENLIKKERS

Een ander bezwaar tegen ondiep boren was dat de boor te dicht bij palen van huizen zou komen. 'Dat hadden we kunnen ondervangen door de twee tunnelbuizen dicht tegen elkaar aan te leggen; een tussenruimte van 2 m was voldoende.' Een andere tegenwerping luidt dat de boormachine dan op de grens van verschillende grondsoorten had moeten boren, wat problemen kan geven in verband met verschil in homogeniteit. Volgens Toornend en de rest van de audit-

commissie, waarin twee Duitse gepromoveerde ingenieurs met jarenlange praktijkervaring met boren in slappe grond zaten, had de boormachine dat aangekund. 'Het probleem was dat de discussies tussen de projectorganisatie Noord-Zuidlijn en de auditcommissie nooit werden beslecht. Ze werden niet afgemaakt'.

Maar even terug naar het begin. Hoe raakte hij verzeild bij die Noord-Zuidlijn? Toornend, afkomstig uit een bekende Haarlemse aannemersfamilie, kwam na zijn studie Civiele Techniek aan de toenmalige TH Delft, terecht bij de Dienst der Publieke Werken in Amsterdam. Hij lustte de pennellijkers van het stadhuis direct rauw. Na nog eens kritisch te hebben gerekend aan de constructie van kademuren in Amsterdam-Noord, bleken die opeens 200 000 gulden duurder uit te pakken. 'Dan belde zo'n knul van het stadhuis daarover op.' Daar kon Toornend slecht tegen. Moest hij ze dan maar krakemikkig laten aanleggen omdat dat politiek beter lag? Geen sprake van! Als zo'n dorknoper bleef aandringen op krappere begroten, dan schoot Toornend uit zijn slof en gooide hij subiet de hoorn op de haak na de mededeling: 'Dan bel je de directeur Publieke Werken maar.'

'Minder diep boren was zeker een optie'

Het kost gewoon wat het kost, was zijn stelling. Op zich is de vraag waarom iets ineens 200 000 gulden meer kost, gewettigd, zo'n stadhuisambtenaar waakt immers over publiek geld. Dat begrijpt Toornend wel. 'Daarom is er wanneer grote bedragen in het geding zijn, een driehoek nodig', legt hij uit. Daarbij is er een verbindingsman tussen de projectleiding en de bestuurder. De projectleiding moet pal staan voor het management, de techniek, de kosten en de integriteit van de ontwerpen. Hij moet geen knecht van gelijk worden die alleen maar wenselijke adviezen geeft. 'Bij het project Noord-Zuidlijn waren er blijkbaar alleen maar knechten van gelijk. En van gelijk geven komt vroeger of later gedonder, zoals je ziet.'

Deze mentaliteit komt voort uit de jaren zestig, toen het stadhuis niet was opgewassen tegen de machtige Dienst der

'Amsterdam wilde niet naar kritiek luisteren'

Publieke Werken, ook wel de herendienst genoemd. Dit ingenieursbolwerk vormde een soort staat in de staat. Dat culmineerde bij de aanleg van de metro, waarbij het gemeentebestuur werd geconfronteerd met veel verzet vanuit de bevolking, zelfs met rellen op de Nieuwmarkt. De gemeente besloot dat zij te veel op sleeptouw was genomen door Publieke Werken en begon de dienst te ontmantelen. Dat was de opdracht van de nieuwe directeur, Ben Smit, voorheen directeur Personeelszaken van Publieke Werken. Hij maakte van de Dienst der Publieke Werken conform de tijdgeest een veel kleinere dienst Openbare Werken die de engineering van projecten zou uitbesteden. De ingenieurs werden afgesplitst naar het Ingenieurs Bureau Amsterdam (IBA).

Daarna werd Smit directeur van het Amsterdamse Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) en in die hoedanigheid was hij begin jaren negentig de hoogst bestuurlijk verantwoordelijke voor de Noord-Zuidlijn. Toornend werkte al vanaf 1970 voor zichzelf en deed veel adviseurswerk voor de gemeente Amsterdam. Hij had een goed lijntje met Smit en dus werd hij diens adviseur bij de aanloop naar het project Noord-Zuidlijn.

Omdat de sterk afgeslankte dienst Openbare Werken niet meer de technische kennis had om het opdrachtgeverschap te vervullen voor een zo groot project, moest er een opdrachtgeversbureau komen met voldoende expertise om de opdrachtnemer goed de maat te kunnen nemen en kritisch te volgen. De gemeente was als de dood voor een wederopstanding van een dienst Publieke Werken, een ingenieursdienst, aldus Toornend. Daarom mocht het niet meer dan een klein opdrachtgeversbureau worden. Toornend: 'Klein is oké, maar dan wel de allerbeste mensen op het gebied van tunnelbouw.' Dat was het laatste wat Toornend bij Publieke Werken had gedaan: hij was betrokken bij de bouw van de IJtunnel.

Wat Toornend als adviseur van Smit echter zag gebeuren, was dat de benoemingen van de ingenieurs die het project zouden gaan leiden, niet waren gebaseerd op aantoonbare kennis en ervaring. Die handelswijze strookte wonderwel met het belang van de opdrachtnemers, met name ingenieursbureau Witteveen+Bos dat de leiding zou nemen in het opdrachtnemersconsortium van adviesbureaus. Toornend: 'Witteveen+Bos wilde een zwakke opdrachtgever, want dan kon het bureau het hele project ongestoord naar eigen inzicht invullen - dat was de bedrijfscultuur. 'Julie snappen toch wel als ingenieurs onder elkaar dat wij helemaal niet zitten te wachten op een sterke opdrachtgever?', dat is mij letterlijk gezegd.'

BANG

Dus zowel de gemeente zelf als ook de opdrachtnemers, de ingenieursbureaus, wilden geen technisch zwaar opgetuigde opdrachtgever. De gemeente was bang dat dit weer een staat in de stad zou worden, zoals Publieke Werken destijds, terwijl de betrokken adviesbureaus liever die opdrachtgeversfuncties met hun eigen medewerkers wilden invullen.

Toornend schreef in 1993 een plan van aanpak. 'Ik wilde dat ze alvorens zelfs maar aan een voorontwerp te beginnen het project eerst zouden definiëren. Daarbij worden eerst alle mogelijke problemen in kaart gebracht die op het tracé zijn te verwachten. Maar nee hoor, ze begonnen meteen op allerlei ontwerpen te studeren.'

Toen Smit in 1995 vertrok, stond Toornend in zijn streven naar technische expertise alleen. Gelukkig was Toornend vlak voor het vertrek van Smit nog voorzitter geworden van de auditcommissie die in het leven was geroepen om de ontwerpen, de engineering, de inbreng van de aannemers, en de kosten te beoordelen en te evalueren. Maar inmiddels had hij heel wat mensen, die zich in weerwil van zijn bemoeienis hadden genesteld in de leiding van het project, tegen de haren in gestreken.

Toornend schreef in 1995 in een intern rapport zeer kritisch over de personele kwaliteit van de projectorganisatie, met naam en toenaam. 'Ik wilde dat er voor de leiding van het opdrachtgeversbureau een open sollicitatieprocedure zou komen op basis van een competentieprofiel: iemand van vijftig jaar of ouder met aantoonbare ervaring in vergelijkbare projecten, zoals iets. Een zwaargewicht. Daar is het nooit van gekomen.' Hij



'We moeten onze ogen uit onze kop schamen dat ingenieurs dit hebben laten gebeuren'

geeft toe: 'Inderdaad, iemand zoals ik.' Toch had hij niet zelf die man willen zijn.

Bestuurders wisten Toornend wel te vinden als er rotzooi opgeruimd moest worden, zoals bij de lekkende Haagse tram-tunnel. In de eerste vergadering sloeg hij duidelijk zijn piketpaaltjes. 'We zaten daar met allemaal ingenieurs, van het Rijk, van de verzekeraar, die allemaal alleen maar op de centen van hun baas zaten te passen. Toen heb ik gezegd: namens wie je hier zit interesseert me geen fluit. Wij zitten hier allemaal als ingenieur en in die hoedanigheid moeten we onze ogen uit onze kop schamen dat ingenieurs dit hebben laten gebeuren. Dus we zitten hier maar voor een ding: de zaak repareren!'

Toch rijst de vraag of hij met een iets diplomatieker opstelling niet meer voor elkaar had gekregen dan negen kritische auditrapporten die in een ambtelijke lade verdwenen. Toornend: 'Als ik hard van leer trok, was dat altijd na langdurige diplomatieke massage. Uiteindelijk zingt elk vogeltje zoals het gebekt is. De auditrapporten werden vertrouwelijk gehouden en zijn blijkbaar pas veel later aan de verantwoordelijke wethouder verstrekt. Ik heb via de Noord-Hollandse gedeputeerde Frans Tielrooij een signaal afgegeven bij wethouder Frank de Grave van Financiën. Die was daar niet blij mee. Ik heb bij gemeentesecretaris Marianne Sint aan de bel getrokken. Ik moest gaan praten met de directeur van de nieuwe dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, maar die had overduidelijk geen zin in een gesprek. Waarom heeft de wethouder nooit contact gezocht met de auditcommissie?' Wat Toornend betreft zit Amsterdam helemaal op zijn eigen blaren. ●

'De wethouder heeft nooit contact gezocht met de auditcommissie'