

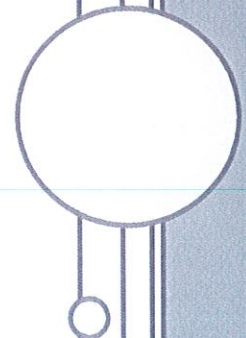
ADMINISTRATIEF ONDERZOEK AANLEG VAN DE ROTONDE AAN DE KAYA AMSTERDAM

P&A-V2021000020

Cactus Accounting Services heeft een onderzoek ingesteld betreffende het proces rondom de aanleg van de rotonde aan de Kaya Amsterdam.

S. E. Rosario

6/6/2022



Administratief onderzoek aanleg van de rotonde aan de Kaya Amsterdam

P&A-V2021000020

Geachte Gezaghebber, weledele heer Edison Rijna,

Wij leveren hierbij de resultaten van het onderzoek naar het proces rondom de aanleg van de rotonde aan de Kaya Amsterdam te Bonaire.

Wij hebben van u op 31 augustus 2021 de opdracht gekregen voor het onderzoek naar aanleiding van onze offerte van 11 mei 2021.

Wij hebben in eerste instantie weinig medewerking gekregen vanuit verschillende afdelingen van het Openbaar lichaam Bonaire tot maart/ mei 2022. Wij hebben het over de afdelingen:

- R&O;
- Financiën;
- Post & Archief.

Via de externen bedrijven die gewerkt hebben aan dit project zijn wij aan de informatie gekomen die wij nodig hadden om tot een rapportage te komen over het proces. Wij hebben wel met medewerkers van de afdeling R&O gesproken maar de medewerkers waren terughoudend waardoor er meer gesprekken nodig waren, zo ook met de externen na aanlevering van documentatie.

Het project is nog niet afgesloten. Geen enkel van de drie percelen zijn officieel opgeleverd en afgerekend.

Met vriendelijke groet,

S.E. Rosario

CEO Cactus Accounting Services N.V.

INHOUD

Afkortingen	3
Inleiding	4
1) Welke interne processen zijn gevolgd om uiteindelijk te komen tot de opdrachtformulering, het ontwerp, de aanbesteding, de gunning, en de uitvoering van de rotonde;	6
2) Zijn er nota's van wijzigingen opgemaakt m.b.t. de gedane wijzigingen aan het ontwerp in de voorbereidingsfase;	15
3) Hebben er wijzigingen plaatsgevonden in de gedurende de uitvoeringsfase, zo ja, zijn deze wijzigingen vastgelegd bouw - en technische verslagen;	17
4) Welke offerte aanvragen zijn er gedaan;	25
5) Welke offertes zijn ontvangen, en welke opdrachten, facturen, betalingen e.d. zijn in behandeling genomen – en afgehandeld;	26
6) Waren de financieel – administratieve processtukken compleet bij de indiening van de verplichtingsaanvraag ten behoeve van de financiering;	31
7) Zijn de interne processen zorgvuldig uitgevoerd, heeft besluitvorming plaats gevonden op de correcte momenten;	33
8) Welke rol hebben zowel de ambtenaren als de externe partijen hierin gespeeld;	34
9) Is het mogelijk om aan te wijzen in welke mate de diverse partijen verantwoordelijk zijn – en aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de onvolkomenheden betreffende het ontwerp en de aanleg van de nieuwe rotonde ter plaatst van Kaya Amsterdam;	36
10) Welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor de toekomst;	39
11) Conclusie;	40

AFKORTINGEN

OLB	-	Openbaar Lichaam Bonaire
R&O	-	Ruimte & Ontwikkeling
CPD	-	Caribbean Projects Developers
CEC	-	Civil Engineering Caribbean
BWM	-	Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij
I&W	-	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DECO	-	Development Construction Bonaire
NUTS bedrijven	-	Water en Energiebedrijf Bonaire
		TELBO
		Flamingo T.V.
K&L	-	Kabels & Leidingen
DWG	-	DraWinG, een manier van technische tekeningen integraal opslaan
AOIC	-	Administratieve Organisatie & Interne Controle

INLEIDING

Het Openbaar Lichaam Bonaire heeft op 3 mei 2021 een offerte gevraagd aan Cactus Accounting Services met de volgende vraagstellingen:

- 1) Welke interne processen zijn gevolgd om uiteindelijk te komen tot de opdrachtformulering, het ontwerp, de aanbesteding, de gunning, en de uitvoering van de rotonde;
- 2) Zijn er nota's van wijzigingen opgemaakt m.b.t. de gedane wijzigingen aan het ontwerp in de voorbereidingsfase;
- 3) Hebben er wijzigingen plaatsgevonden in gedurende de uitvoeringsfase, zo ja, zijn deze wijzigingen vastgelegd bouw - en technische verslagen;
- 4) Welke offerte aanvragen zijn er gedaan;
- 5) Welke offertes zijn ontvangen, en welke opdrachten, facturen, betalingen e.d. zijn in behandeling genomen – en afgehandeld;
- 6) Waren de financieel – administratieve processtukken compleet bij de indiening van de verplichtingsaanvraag ten behoeve van de financiering;
- 7) Zijn de interne processen zorgvuldig uitgevoerd, heeft besluitvorming plaats gevonden op de correcte momenten;
- 8) Welke rol hebben zowel de ambtenaren als de externe partijen hierin gespeeld;
- 9) Is het mogelijk om aan te wijzen in welke mate de diverse partijen verantwoordelijk zijn – en aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de onvolkomenheden betreffende het ontwerp en de aanleg van de nieuwe rotonde ter plaatst van Kaya Amsterdam;
- 10) Welke lessen kunnen hieruit getrokken worden voor de toekomst

Wij hebben van u op 31 augustus 2021 de opdracht gekregen voor het onderzoek naar aanleiding van onze offerte van 11 mei 2021.

Vanaf september 2021 zijn wij begonnen met het zoeken naar informatie en hebben wij de directie R&O benaderd met de vraag om medewerkers die aan het project hebben gewerkt te spreken. Wij hebben op 22 november 2021 een brief gestuurd naar de huidige directeur R&O, de heer Martina. We hebben gesprekken gehad in november 2021, in februari, maart, april en mei 2022 met de heer Martina en met medewerkers van de directie R&O, zo ook met externen. Helaas heeft de afdelingshoofd de heer [REDACTED] niet gereageerd op onze verschillende uitnodigingen en hebben wij hem niet kunnen interviewen.

Wij hebben stukken opgevraagd aan de afdeling financiën van het Openbaar Lichaam Bonaire (vragen zijn gesteld via de mail op 14 november 2021) en vele mails plus telefonische contactmomenten later hebben wij in april 2022 stukken, die betrekking hebben tot de rotonde, ontvangen. Van de afdeling Post & Archief hebben wij nimmer antwoord op onze schriftelijke vragen gehad.

Wij hebben een gesprek met de Gezaghebber en gedeputeerde Kroon gehad over de medewerking vanuit de directies en na het gesprek kregen wij toestemming om met de betrokken medewerkers binnen de directie R&O te spreken. Er zijn enkele schriftelijke documenten aangeleverd.

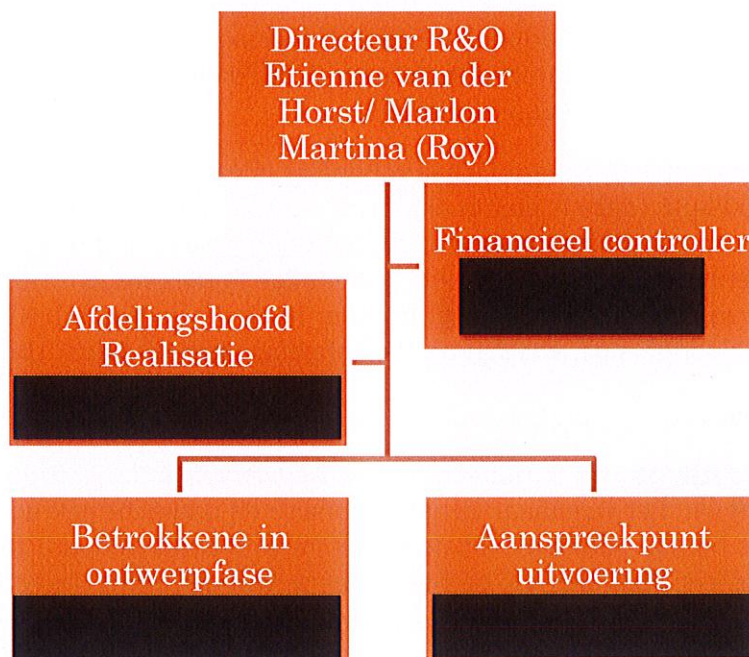
Er zijn interviews gehouden met verschillend betrokkenen zowel medewerkers bij de directie R&O als externen. Alle interviews zijn uitgewerkt, deze interviews worden niet toegevoegd aan het verslag omdat in vertrouwen met ons is gesproken.

De externe partijen hebben de gevraagde schriftelijke stukken aangeleverd. De bedrijven zijn; CEC, BWM, CPD en extern ingehuurde specialisten.

Hiermee en met de interviews die gehouden zijn hebben wij een beeld gekregen over de gang van zaken. Het is wel een moeizaam proces geweest.

1) WELKE INTERNE PROCESSEN ZIJN GEVOLGD OM UITEINDELIJK TE KOMEN TOT DE OPDRACHTFORMULERING, HET ONTWERP, DE AANBESTEDING, DE GUNNING, EN DE UITVOERING VAN DE ROTONDE;

Wij hebben in april 2022 de gevraagde informatie over de structuur van de organisatie R&O hebben ontvangen. Wij weten op hoofdlijnen hoe de structuur binnen het Openbaar Lichaam Bonaire is en directie R&O. Voor dit onderzoek is het mandaat van 2019 van toepassing (Bijlage A) Zoals u onderstaand zal lezen is het meeste werk extern uitbesteed. De betrokken medewerkers vanuit R&O met betrekking tot de rotonde zijn:



We starten met de historie, de opdrachtformulering:

Het bedrijf Caribbean Projects Developers B.V. (CPD) van de heer [Redacted] werd als extern bedrijf benaderd door voormalig gedeputeerde Joselito Stata om een "projectplan aanleg wegen infrastructuur scholen" te maken voor aanvraag van financiën bij het ministerie van I&W. Het ging om drie percelen te Rincon, Nrd. Salinja en Antriol. Dit is getekend en begroot in de jaren 2016/2017. De rotonde was in eerste instantie groter getekend. (Bijlage 1)

Het ontwerp:

Er is een verslag van een bespreking projectvoorstel wegen Bonaire van 13 juli 2017 van Rijkswaterstaat Zee en Delta met contact persoon [Redacted] waarin afgesproken wordt dat de heer [Redacted] een voorlopig ontwerp maakt. Er wordt ook hierin opgenomen om de heer [Redacted] te benoemen tot technisch adviseur. De actie rond de kabels en leidingen, en eventuele communicatie op het eiland wordt uitgevoerd door een omgevingsadviseur/manager van Bonaire zelf. (Bijlage 2)

Op 22 februari 2018 krijgt de heer [REDACTED] de opdracht voor de technische voorbereiding van de aan te leggen infrastructuur rondom de scholen San Luis Betran (Rincon), Brede school Papa Cornes (Nrd. Salinja) en Rayo di Solo/Strea Briante (Antriol). (Bijlage 3)

Bestek en voorwaarden nummer: 40149-01 Aanleggen Infrastructuur rondom Scholen augustus 2018.

Opdrachtgever :	Openbaar Lichaam Bonaire
Financiering :	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)
Projectbegeleiding :	Directie Ruimte en Ontwikkeling Bonaire
Projectvoorbereiding:	Caribbean Project Developers B.V.
Directievoering :	Directie Ruimte en Ontwikkeling Bonaire
Datum :	Augustus 2018

De aanvraag vanuit het Openbaar Lichaam Bonaire is van 7 augustus 2019 met kenmerk 2019008486 (deze is niet in ons bezit). Op 19 augustus 2019 wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een akkoord gegeven bijzondere uitkering Bonaire voor 2019 uit eenmalige impuls wegen. Het toegekend bedrag is USD [REDACTED]. De brief heeft als kenmerk IENW/BSK-2019/177512. De brief is gericht aan de Gezaghebber de heer Rijna. (Bijlage 4)

De aanbesteding:

De heer [REDACTED] van Caribbean Project Developers B.V. heeft op 26 september 2019 van het Openbaar Lichaam Bonaire de opdracht gekregen om de aanbesteding te houden met twee lokale aannemers. Dit was in opdracht van de toenmalige directeur R&O gedaan, de heer Etienne van der Horst (Directeur R&O van 7 augustus 2017 t/m 31 juli 2020). Op 14 oktober 2019 zijn de beide aannemers Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij (BWM) en DECO gevraagd om interesse te tonen in het deelnemen van de aanbesteding. Op 21 oktober 2019 zijn beide aannemers uitgenodigd om de inlichtingen bijeenkomst van 25 oktober 2019 bij te wonen. Op 31 oktober 2019 is naar aanleiding van de bijeenkomst een nota van inlichtingen gemaakt en de aanbesteding zou op 13 november 2019 plaats vinden.

De gunning:

De enveloppes zijn geopend op 13 november 2019 in het bijzijn van [REDACTED] van BWM, [REDACTED] van DECO, [REDACTED] van directie R&O en [REDACTED] van CPD. (Bijlage 5)

De resultaten van de aanbesteding van alle drie de percelen waren van beide aannemers te hoog. DECO had de gevraagde bereidheidsverklaring niet ingediend en werd uiteindelijk gediskwalificeerd. In samenspraak met BWM werd gekeken waar er bezuinigd kon worden. De initiële inschrijving was USD [REDACTED]. De besparingen werden doorgevoerd op alle drie de percelen. In perceel 1 werd de rotonde verkleind, de parkeerplaats eruit gehaald en bespaard in onder andere de funderings-/ verhardingsopbouw en bepaalde ontwerpaspecten.

Van Nederland is een subsidie van € 3 miljoen beschikbaar gesteld voor het project. Er is door CPD met BWM de onderhandeld en uiteindelijk is overeenstemming bereikt over een aanneemsom van USD [REDACTED] excl. ABB en stelposten voor een totaalbedrag van USD [REDACTED]. Voor de directievoering en toezicht was USD [REDACTED] incl. ABB uitgetrokken. De gunning werd USD [REDACTED], = voor drie percelen. De opdrachtbrief is van 3 december 2019 onder referentienummer van het OLB: 2019012376 gegeven aan Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij N.V.

Er is op 13 oktober 2019 aan drie bedrijven een offerte gevraagd voor civieltechnische werkzaamheden. De bedrijven die uitgenodigd werden waren twee bureaus uit Curaçao en één uit Bonaire: (Bijlage 6)

- Civil Engineering Caribbean (CEC)
- Caribbean Project Developers (CPD)
- ASCON

Twee bedrijven hebben offertes ingeleverd. Op 4 november 2019 is het verzoek, in overleg met het genoemde ingenieursbureau aangevuld. De inhoud van het verzoek is tot stand gekomen in overleg met het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam waarmee in die tijd een samenwerkingsovereenkomst in voorbereiding was. De offertes zijn beoordeeld in overleg met het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam die op 13 november 2019 geadviseerd heeft te kiezen voor CEC in de persoon van de heer [REDACTED].

De opdrachtbrief is van 3 december 2019 onder referentienummer van het OLB: 2019012376 gegeven aan Civil Engineering Caribbean N.V. (CEC) de directievoering zal gaan uitvoeren. De brief is getekend door de Gezaghebber en de eilandsecretaris. (Bijlage 7)

Toen de directeur van CPD, met vermelding van de reden, werd medegedeeld dat de keuze op CEC was gevallen had hij gereageerd met dat niet erg te vinden omdat hij zich toch al had voorgenomen de komende tijd te gaan concentreren op een nieuw product van zijn bedrijf, namelijk straatstenen. Er is een advies uitgebracht aan het Bestuurscollege over de gunning van een aantal opdrachten waaronder die van de directievoering en toezicht voor het project "aanleg wegen rondom de scholen" (Bijlage 8). Op 3 december 2019 is door het Bestuurscollege opdracht verleend aan CEC voor de directievoering en toezicht voor het project "aanleg wegen rondom de scholen". Het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam is geraadpleegd voor de inhoud van deze opdrachtbrief. Het afdelingshoofd van de afdeling Realisatie, die o.a. belast is met de infrastructurele projecten/werkzaamheden, heeft het advies voor de gunning medeondertekend.

De uitvoering van de rotonde:

Om hier een duidelijk antwoord op te geven gaan we het gehele proces door na de gunning. Na de initiële inschrijving die te hoog was is bij de toekenning van het project werd de rotonde kleiner getekend. De 2^{de} tekening was nog niet uitgewerkt. Door het kleiner te tekenen werd er voldoende bezuinigd om binnen het budget te komen. Nadat de werkzaamheden gestart waren werd al gauw duidelijk dat CPD geen overleg met de utiliteitsbedrijven heeft gevoerd ten tijde dat het bestek werd voorbereid. Het gevolg hiervan was dat er diverse aanpassingen in het bestek moesten worden doorgevoerd. CEC is pas bij het proces betrokken geworden bij de 3^{de} tekening naar aanleiding van de kanttekeningen van de NUTS bedrijven. De getekende rotonde voldeed nog steeds niet conform de NUTS bedrijven regels en daardoor is bij de 4^{de} tekening de rotonde verplaatst getekend. Voor de 4^{de} rotonde is getekend op advies van een extern ingehuurd project leider zonder mandaat en werkte voor het Bestuurscollege aan de Uitvoeringsprogramma wegen Bonaire 2019-2023 (MJOP).

Op bladzijde 14 ziet u de tekening, de onderste rotonde is het derde getekende ontwerp en de bovenste rotonde is het uiteindelijke ontwerp geworden. De eerste getekende rotonde van CPD is van 2017. (Bijlage 9) Vanaf start werkzaamheden van de aannemer, 14 januari 2020, werd er gesproken over de rotonde dat er overleg moest plaats vinden met de NUTS bedrijven, dit is gebeurd op 18 januari 2020.

Er is daarvoor op 23 januari 2020 een offerte aangevraagd bij CEC. Op 27 januari 2020 is een offerte uitgebracht (Bijlage 10). Aangezien de Gedeputeerde van R&O zo spoedig mogelijk met de aanvang van de uitvoering van het project wilde starten is mondeling ingestemd met het meerwerk conform de offerte. Zonder een aangepast bestek en tekeningen konden de werkzaamheden niet aanvangen.

Op 25 februari 2020 is er ter plaatse gekeken naar de plaats waar de rotonde zou komen. WEB gaf aan dat de rotonde niet kan komen op de aangewezen plaats. WEB accepteerde niet dat er meer lengte van de hoogspanningskabel onder een wegdek zou komen te liggen. Naar hun mening zou dit het risico verhogen dat er iets zou kunnen gebeuren met deze kabel waardoor een groot gedeelte van het eiland zonder stroom zou komen te zitten. Vanaf die datum is duidelijk geworden dat de vraag van waar de rotonde gebouwd gaat worden beantwoord dient te worden door de directie, dus directeur R&O en de stuurgroep. Een beslissing blijft uit vanuit de directie.

-
- *"17 april 2020 geeft CEC aan: Afgelopen week is gebleken dat WEB de issues met ondergrondse infrastructuur en mogelijke oplossingen niet volledig begrijpt. Hierdoor ontstaat irritatie bij alle partijen. Hierover heeft CEC een gesprek gehad met ██████████ en ██████████, wat heeft geresulteerd in een beschreven weergave van de lopende issues.*
 - *OLB en CEC hebben 25 mei 2020 een escalatie overleg gehad met WEB vanwege de situatie rondom de rotonde. CEC geeft een verslag op het gehouden escalatieoverleg met WEB, waarbij een nieuw voorstel voor de rotonde is doorgenomen (kleinere lay-out, verschoven locatie).*

- *Op 15 juli 2020 is er nog geen besluit vanuit OLB over situatie Kaya Amsterdam en rotonde. CEC is in afwachting van een ontwerpopdracht voor het verplaatsen van de rotonde”.*

Uiteindelijk werd een alternatief gevonden die qua dimensionering kleiner was dan de oorspronkelijke dimensionering en qua locatie iets naar het oosten verschoven moest worden om voor WEB een acceptabele situatie te creëren.

Het aangepaste ontwerp van de rotonde is op een andere locatie uitgezet en men is met vrachtwagens en containers (40ft) gaan testrijden. Door alle partijen, waaronder ook de directie R&O, is het aangepaste ontwerp goedgekeurd. Dit is een normale handeling binnen de directie R&O. In een mail van 5 mei 2020 van [REDACTED] aan [REDACTED] Hoedt van CEC geeft hij aan om als proef laten uitzetten op een sportveld en deze met trekker en opleggers/ vrachtwagen laten testen.

De voormalig directeur van R&O zegt hier het volgende over:

“Voor zover ik heb kunnen nagaan ben ik er niet van op de hoogte dat door [REDACTED] op 27 mei 2020 een tekening naar CEC is gestuurd. Ik ken wel een versie die op 9 mei 2020 door [REDACTED] naar CEC is gestuurd met het bericht dat het een voorstel betreft die hij als proef zal laten uitzetten op een sportveld en deze met trekkers en opleggers/vrachtwagens zal laten testen. Ook heb ik kennisgenomen van het ontwerp dat ter plaatse op de hoek Kaya Amsterdam/Kaminda Djabou is uitgezet ter bezichtiging door de nutsbedrijven inclusief WEB op 29 mei 2020”

Als alternatief voor een rotonde werd ook het ontwerp van een volle kruising aangeboden waarbij de lengte van de hoogspanningskabel dat onder het wegdek zou blijven minimaal zou zijn en nagenoeg gelijk aan de bestaande lengte ter plaatse. WEB was hier van meet af aan voorstander van. Om de uitvoeringswerkzaamheden te hervatten moest nog een keuze gemaakt worden tussen de twee alternatieven (aangepaste rotonde of volle kruising).

De oud directeur stuurt op 14 augustus 2021 een mail naar de nieuw directeur met de volgende tekst:

“Naar aanleiding van de publieke aandacht en discussie over de rotonde op de kruising Kaminda Djabou en Kaya Amsterdam vraag ik je aandacht voor de documenten H6.2.31h2 en H6.2.31h3. Uit deze documenten blijkt dat CEC een voorstel heeft gedaan voor de oplossing van het probleem met WEB in combinatie met de vertraging die dit veroorzaakte voor het project van de wegen rondom de scholen. Het voorstel was om de rotonde uit het project van de wegen rondom de scholen te halen en deze mee te nemen en op te lossen in het project van de renovatie van de rest van Kaya Amsterdam.

Zowel de directie van R&O als CEC hadden de voorkeur voor dit voorstel. Er is advies hierover gevraagd bij gemeente Rotterdam met het voornemen dat als geadviseerd zou worden om mee te gaan met het voorstel dit afgestemd zou worden met het ministerie van I&W. Het gaat dan immers over een scopewijziging. Je ziet in deze documenten dat gemeente Rotterdam op 3 augustus 2020 geadviseerd heeft om het voorstel van CEC te volgen”.

Er wordt een Scopewijziging Wegen Bonaire aangevraagd, uitgewerkt door de projectleider [REDACTED]. (Bijlage 11) De gemeente Rotterdam (betrokken als advies bureau) was op 3 augustus 2020 hiermee akkoord gegaan, na het advies van CEC en vond het een goed alternatief. Akkoord met aanbevelingen van oud directeur R&O, de heer Etienne van der Horst was op 7 oktober 2020. “De heer Etienne van der Horst geeft aan dat hij niet weet wie besloten heeft om niet meer door te zetten met het voorkeursscenario (de rotonde uit het project van de wegen rondom de scholen te halen en mee te nemen in het project van de renovatie van Kaya Amsterdam conform voorstel van CEC d.d. 31 juli 2020). De hiërarchische lijn voor de projectleider [REDACTED] [REDACTED] is de directeur van R&O, de gedeputeerde van R&O en het Bestuurscollege. Het kan ook zijn dat de reactie van de ambtenaren van het Ministerie van Den Haag van dien aard was dat er door [REDACTED] [REDACTED] afgezien is van het voorkeursscenario en dat hij intern geadviseerd heeft hiervan af te zien”.

Of het advies hiervan is toegekomen aan de bestuurscollege is niet bekend.

[REDACTED] projectleider schrijft de scopewijziging:

“Hierbij verzoek ik u formeel toestemming voor scopewijzigingen van de besteding van de toegewezen middelen uit het Meerjaren uitvoeringsprogramma onderhoud Wegen Bonaire (d.d. 5 november 2018)

Er is tevens een forse issue rondom een scope-wijziging uit het scholen project (Ronde Kaya Amsterdam). Dit speelt nog steeds en heeft gezorgd voor stagnatie van een deel van het werk. Dit issue betreft een raakvlak met ondergrondse infra: de verharding van de rotonde komt over meerdere elektrakabels en waterleidingen te liggen, wat niet wordt toegestaan door de nutsbedrijven. Om het raakvlak met de nutsbedrijven op te lossen is er na meerdere contactmomenten een escalatie overleg gehouden, waar meerdere oplossingen zijn besproken. De belangrijkste oplossing betreft het verkleinen en verplaatsen van de rotonde in oostelijke richting, zodat er vrijwel geen ondergrondse infra wordt gekruist.

Integraal staat men hier vooralsnog positief tegenover deze oplossing echter dit dient vooreerst volledig uitgewerkt te worden in een aangepast ontwerp voordat deze kan worden uitgevoerd.

Om het proces vlot te trekken en verdere vertraging te voorkomen is het voorstel om het deel van de Kaya Amsterdam incl. rotonde uit het scholenproject nemen en dit separaat te ontwerpen.

In dat geval zal de Kaya Amsterdam met voorrang als reconstructieontwerp worden behandeld, zodat deze op kort termijn kan worden uitgevoerd. Dit is zowel voor de aannemer als voor de omgeving en stakeholders goed.

De aannemer, BWM, staat in principe open voor deze contractuele aanpassing, maar geeft ook aan dat deze post "minderwerk" aanzienlijk is en daarmee ongewenst i.r.t. de reeds verworven omzet en continuïteit van het project.

Het voorstel is om de gehele Kaya Amsterdam (incl. gedeelte scholenproject) als 1 contract uit te werken enkelvoudig onderhands aan te besteden aan BWM. Na prijsonderhandeling en toets marktconformiteit wordt het werk aan BWM gegund. Eenheidsprijzen en producties zijn op basis van de projecten "Reconstructie Kaya Carlos A. Nicolaas" en het scholenproject eenvoudig toetsbaar".

Het ontwerp was uitgezet op de locatie Tras di Montana en heeft WEB dit na de opname ter plaatse ook goedgekeurd. Dit is gebeurd op een zaterdag in aanwezigheid van twee medewerkers van R&O, medewerkers van WEB, medewerkers van TELBO, medewerkers van Flamingo TV, medewerkers van Don Andres, medewerkers van BWM en Curoil. De maandag erop stuurde de medewerker van R&O, ██████████ de aangepaste tekening door naar CEC.

In oktober 2020 geeft het bestuurscollege opdracht om de verkleinde rotonde uit te voeren. De rotonde moest voor de kerstdagen zijn uitgevoerd.

Om beter te weten wie nu opdracht heeft gegeven om een nieuwe bestektekening te maken van de rotonde antwoord CEC als volgt:

"De projectleider ██████████ heeft CEC verzocht de bestekstekening(en) uit te werken van de Rotonde, dit is gebeurd medio oktober 2020. CEC heeft vervolgens op 19-10-2020 een agenda verzoek/uitnodiging ontvangen van BWM voor het bespreken hiervan op 21-10-2020 (zie bijlage 8). Dit verzoek is dus blijkbaar ook met BWM gecommuniceerd, door iemand bij R&O....want BWM heeft het overleg geïnitieerd. In deze periode (periode tussen dhr. v.d. Horst en dhr. Martina, maar ook de eerste weken van de heer Martina) was er weinig duidelijkheid/structuur binnen OLB/R&O. CEC heeft bij ontvangst van het vergader verzoek een e-mail/melding van het verzoek gestuurd naar alle technische functionarissen binnen R&O ██████████ ██████████".

CEC en BWM zijn plotseling verzocht dit traject in te gaan, het gevoel heerst dat binnen OLB/R&O ook niet iedereen volledig is betrokken in dit traject. CEC heeft echter wel ervoor gezorgd dat alle verzoeken die zij kreeg, met alle betrokkenen werden gedeeld. Ref. :

- *E-mail 19-10-2020: E-mail aan technici binnen R&O waarin CEC meldt welk verzoek ze heeft gekregen en welke uitgangspunten worden gehanteerd (Bijlage 12)*
- *E-mail 2-11-2020: E-mail aan alle directe betrokkenen (BWM, technici R&O, ██████████) met de bestekstekening zoals verzocht aan CEC uit te werken. CEC biedt deze aan ter inzage, CEC heeft namelijk geen bevoegdheid namens OLB een tekening goed te keuren. (Bijlage 13)*
- *E-mail 4-11-2020: Waarbij alle OLB en alle NUTS bedrijven gevraagd worden naar hun eventuele aandachtspunten (Bijlage 14). Er is geen schriftelijke vastlegging van een GO voor de fysieke werkzaamheden. De tekening is niet formeel goedgekeurd, althans CEC heeft geen vastlegging hiervan in haar bezit.*

Op 4 november 2020 stuurt de medewerker van directie R&O ██████████ de volgende email naar ██████████ van CEC op een vraag over asfalt.

From: ██████████@bonairegov.com>

Sent: Wednesday, November 4, 2020 8:27 AM

██████████ bondia,

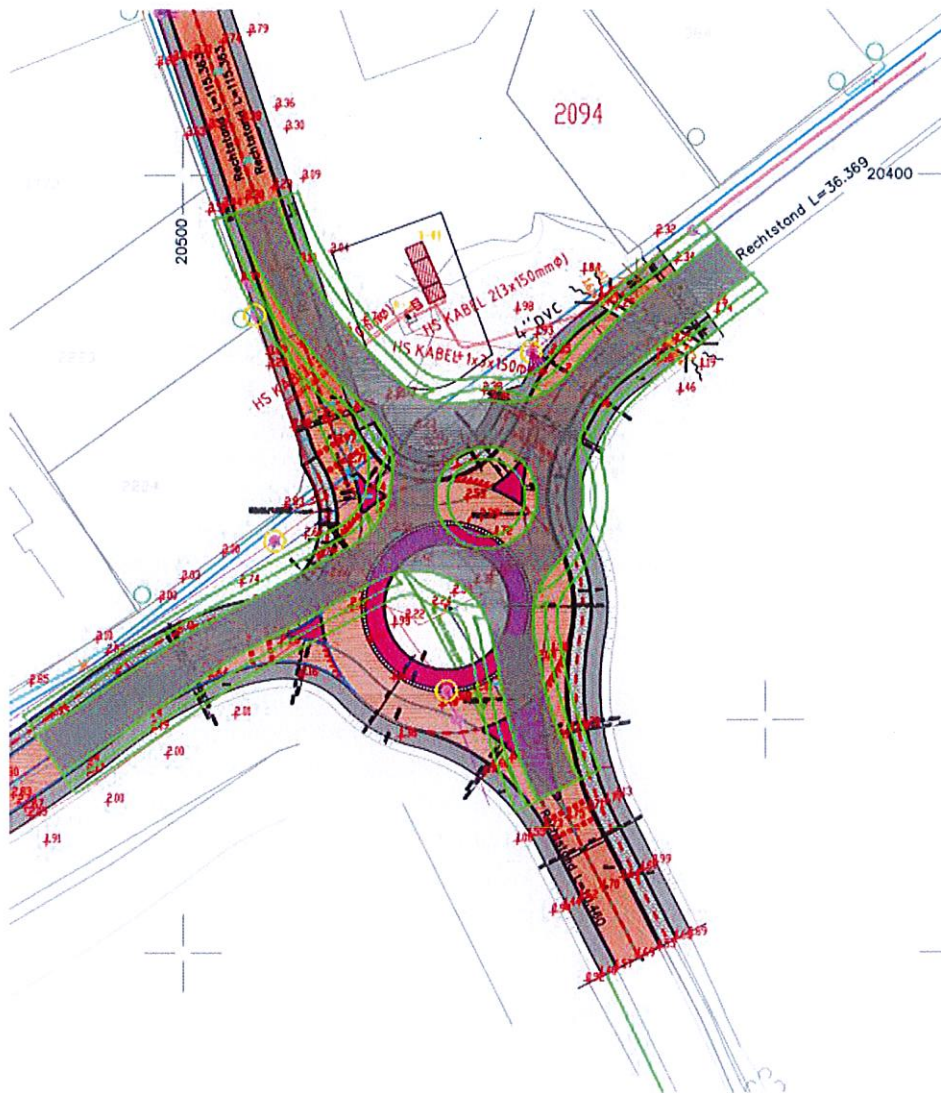
De aansluiting op de Kaminda Djabou van nieuwe asfalt op de bestaande weg gewoon de toplaag vrezen want de Fundering is goed bon.

██████████ had het volgende gestuurd per mail op Wednesday, November 4, 2020 8:22 AM. Het is al op het werk besproken, maar hierbij formeel het verzoek om in het werk met ██████████ bepalen hoe we t.z.t. de aansluiting op de Kaminda Djabou zullen realiseren. We hebben het idee om enkel de toplaag te frezen, de funderen daar is zeer goed en zal waarschijnlijk negatief beïnvloed worden als we de hele fundering verwijderen en opnieuw aanbrengen.

BWM ging de werkzaamheden uitvoeren en vlak voor de kerst recessie was de eerste asfalt laag aangelegd op de rotonde.

De projectmanager (Afdelingshoofd) van R&O ██████████ heeft na een klacht van Curoil (hun vrachtwagens konden niet over de rotonde heen) de landmeter laten kijken naar de rotonde.

Na de kersrecessie (januari 2021) is er vanuit directie R&O de werkzaamheden stil gelegd. Er is geen enkele brief of notitie hiervan beschikbaar. Er is wel een brief van 19 januari 2021 waarin de huidige directeur de problematiek rondom de rotonde aan het bestuurscollege aankaart. (Bijlage 15)



Onderste rotonde was de 3^{de} getekende rotonde en de bovenste is de verplaatste uitgevoerde rotonde, 4^{de} tekening.

**2) ZIJN ER NOTA'S VAN WIJZIGINGEN OPGEMAAKT M.B.T. DE GEDANE
WIJZIGINGEN AAN HET ONTWERP IN DE VOORBEREIDINGSFASE;**

Directie R&O heeft op 23 januari 2020 een verzoek gedaan aan het externe bureau CEC voor de aanpassingen van het bestek en de tekeningen van het project. Uitvoering wegen rondom scholen Bonaire (het werk). Dit betreft de aanpassing van het bestek nr. 40149-01 d.d. augustus 2018, perceel 1, referentie BON19-0041/2-01-AH/offerte. Zie hieronder delen uit de brief. De aanvraag had te maken met de bezuinig die nodig was om binnen het toegekende budget te blijven.

"Het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) heeft de uitvoering van het werk gegund aan Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij (BWM) op basis van meerdere besparingen op het bestek ontwerp. Dit betreft met name wijzigingen in de ligging van de fiets/voetpaden, een versobering van de uitvoering en de wegconstructie en een verkleining van de rotonde. Het gegunde werk wijkt hiermee af van het bestek ontwerp. Het bestek ontwerp, bestaande uit het bestek en meerdere uitvoeringstekeningen, dient te worden aangepast op de besparingen uit de inschrijvingsfase. BWM heeft op de uitvoeringstekeningen aangegeven welke wijzigingen er plaats moeten vinden. Dit is het uitgangspunt voor de ontwerpwijziging.

De wijzigingen wijken af van het Onderhoudsplan wegen, qua opbouw van de wegconstructie. De beschreven wegconstructie in het Onderhoudsplan is gebaseerd op een vastgestelde levensduur en gebruiksintentie. Om deze reden zal CEC de wijzigingen in het bestek en de tekeningen doorvoeren waarbij er nadrukkelijk geen ontwerpverantwoording zal worden overgenomen. De verantwoordelijkheid voor de constructieve kwaliteit van het ontwerp blijft bij OLB en CPD (ontwerppartij basis ontwerp). De uit te voeren werkzaamheden betreffen:

- 1. Het wijzigen van 7 stuks werktekeningen op basis van de aangegeven aanpassingen door BWM in de pdf tekeningen. De aanpassingen worden gedaan in het AutoCAD bestand van CPD.*
- 2. Het opnemen van de in metingen van het werkterrein (aangeleverd door BWM) in de ontwerptekeningen, inclusief het doorvoeren van eventuele hoogtewijzigingen.*
- 3. Het wijzigen van het technisch bestek, specifiek Afdeling III Technische Bepalingen. Betreft het controleren en waar nodig aanpassen van de bestek tekst zodat deze aansluit aan de wijzigingen welke zijn opgegeven door BWM.*

Wij zijn ons bewust van de snelle behoefte naar het aangepaste ontwerp. Vanwege de start van de uitvoering op zeer korte termijn, begin februari 2020, zijn wij vanaf 24 januari gestart met de ontwerpaanpassingen, welke reeds intern bekend en beoordeeld zijn. Wij hebben hier ruimte voor ingepland op onze ontwerpafdeling.

De aanpassing van de tekeningen zal ongeveer een week in beslag nemen. De aanpassing van het bestek zal in deze periode gelijk oplopen.

Zodra wij de stukken gereed hebben, zullen deze eveneens direct worden gedeeld en besproken met BWM, zodat de voorbereiding van de uitvoering afgerond kan worden. Bij dit tijdschema gaan wij er van uit dat u ons tijdig alle benodigde gegevens en informatie verstrekt die noodzakelijk zijn voor het goed vervullen van onze opdracht. Op dit moment zijn de benodigde aanpassingen alsmede de AutoCAD file van het basisontwerp reeds in ons bezit. Het werkbestand van het bestek hebben wij echte nog niet in ons bezit en dit zal bij OLB/CPD worden opgevraagd.

Uitgangspunten;

CEC voert de werkzaamheden uit op basis van de volgende uitgangspunten:

- *Om de planning gestand te doen is CEC reeds gestart met de geoffreerde werkzaamheden, er vanuit gaande dat deze werkzaamheden door OLB aan CEC in opdracht worden gegeven.*
- *Het nog missende werkbestand van het bestek zal binnen 2 werkdagen na opdracht door OLB/CPD worden verstrekt.*
- *CEC neemt geen verantwoordelijkheid op de constructieve kwaliteit van het ontwerp.*

Aan deze opdracht stond een meerprijs van USD ██████████

USD ██████████ aanpassing tekeningen en USD ██████████ aanpassing bestek."

Dit is goedgekeurd door de voormalig directeur van R&O. Dit is buiten de opdrachtsom van USD ██████████. Opdracht is gegeven op 3 december 2019 met kenmerk 2019012378, getekend door de Gezaghebber en eilandsecretaris. De offerte was op 8 november 2019 ingediend door CEC met referentie BON19-0041/0-01-GGd/offerte. De offerte was aangevraagd door voormalig directeur R&O.(Bijlage 16)

In de voortgangsrapportage van CEC BON-20-049-RAP-02 d.d. 20 juli 2020 wordt vermeld dat het knelpunt van de kabels en leidingen onder de rotonde van Kaya Amsterdam technisch lijkt te zijn opgelost met het nieuwe voorstel van OLB voor de verkleining en positie van de rotonde, echter dat dit nog verder ontworpen moet worden. OLB heeft nog geen aanvraag gedaan of opdracht verleend voor een ontwerpwijziging en bijbehorende uitvoeringswijziging. Al in een eerdere voortgangsrapportage van CEC (BON-20-049-RAP-01 d.d. 22 mei 2020) werd het knelpunt van de rotonde reeds vermeld "de nog lopende knelpunten en issues betreffen onder meer de volgende zaken: ontwerpaanpassing rotonde verkleinen, verplaatsen of wijzigen in kruising met opstelstroken. Op dit moment is een kleinere rotonde door OLB getest, de resultaten worden 25 mei 2020 tijdens een escalatieoverleg besproken met WEB". Een alternatief voor de rotonde was dus om deze te vervangen door een volle kruising met opstelstroken waarbij het kruispunt verhoogd zou worden aangelegd om snelheid te breken.

**3) HEBBEN ER WIJZIGINGEN PLAATSGEVONDEN IN DE GEDURENDE DE
UITVOERINGSFASE, ZO JA, ZIJN DEZE WIJZIGINGEN VASTGELEGD BOUW - EN
TECHNISCHE VERSLAGEN;**

Hieronder omschreven de notulen van de bouwvergaderingen die gehouden zijn tijdens de uitvoeringsfase. (Bijlage 11)

- 1) Vergadering: Kick-off / bouwvergadering **01** (besteknr. 40149-01) Datum: 4 dec 2019 (Bijlage B)

Aanwezig:

OLB: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

BWM: [REDACTED]

Afwezig: [REDACTED] CPD, Etienne van der Horst OLB

BWM geeft een korte toelichting op het project en de 3 separate percelen (Salinja, Rincon en Antriol) aan de hand van de overzichtstekeningen. De werkzaamheden worden globaal aangegeven en de planning/fasering van het werk wordt toegelicht:

- Eind jan. / begin feb. start uitvoering;
- Start met perceel 1 – Salinja, met volgorde: Kaya Chippewa, Kaya Amsterdam, Kaya Leiden. Uitvoeringsduur ca. 6 maanden;
- Tegelijkertijd start met perceel 2 – Rincon. Uitvoeringsduur ca. 3 maanden;
- Na Rincon wordt perceel 3 – Antriol uitgevoerd, uitvoeringsduur ca. 3 maanden.

De Projectplanning wordt door BWM opgesteld en na goedkeuring gedeeld met de nutsbedrijven. Naar verwachting wordt de planning begin januari 2020 gedeeld.

- 2) Vergadering: Bouwvergadering **02** (besteknr. 40149-01) Datum: 14 jan 2020

Aanwezig:

OLB: [REDACTED]

BWM: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

CEC geeft aan dat [REDACTED] de aanpassingen nog niet heeft doorgevoerd, hij heeft hier nog geen formele opdracht voor vanuit OLB. CEC heeft eventueel mogelijkheden voor het doen van deze aanpassing, dit zal worden opgenomen met OLB. BWM geeft aan dat BWM op basis van de aangepaste tekeningen een check zal doen op eventuele financiële consequenties (meer-/minderwerk). Voor de aanleg van de rotonde wordt er een omleidingsroute ingesteld, dit komt terug in het werkplan.

3) Vergadering: Bouwvergadering **03** (besteknr. 40149-01) Datum: 18 jan 2020

Aanwezig:

OLB: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

BWM [REDACTED]

Extra genodigden: vertegenwoordigers nutsbedrijven, ter informatie

Voor de vergadering word per mail de volgende problemen aangekaart;
Hoofdwaterleiding en 30kV kabel lopen onder rotonde in Kaya Amsterdam door.

- a. WEB geeft aan dat de rotonde verplaatst dient te worden vanwege deze waterleiding en 30kV kabel, verplaatsing van leiding en kabel is niet van toepassing.
- b. Volgens projectteam is verplaatsing van de rotonde geen oplossing, in elke situatie zal er een weg over de leiding en kabel heen lopen, of dit nou een rijbaan of een rotonde is, de druk op de leiding blijft aanwezig.
- c. Daarnaast liggen de kabel en leiding in de huidige toestand eveneens onder de wegen door, zonder beschermende maatregelen. De extra impact van de rotonde is alleen de toename van de lengte onder de weg.
- d. Het risico betreft een beschadiging van de kabel en leiding, met als gevolg dat de rotonde voor een groot gedeelte gesloopt moet worden voor de reparatie.
- e. In de gebruiksfase kan dit risico volgens projectteam worden verkleind door de kans erop te verkleinen: als in de aanlegfase de leiding en kabel worden voorzien van een beschermende afdekking, bijvoorbeeld een betonnen afdekplaat, is de kans op schade flink kleiner geworden.

De afspraak is om de nutspartijen de mogelijkheid te geven om dinsdag 25 februari 2020 vanaf ca. 8:30 / 9:00 uur op locatie de uitgezette situatie te bekijken, om de impact inzichtelijk te krijgen. Op basis van dit werkbezoek worden de gevolgen aangegeven.

24 jan.: Nutstekeningen door CEC ontvangen van BWM, ter verwerking in het ontwerp, 3 feb.: Email van BWM met definitieve startdatum van werkzaamheden
10 feb.: Enkele proefgaten voor K&L graven langs de Kaya Amsterdam, vanwege de verschuiving van de weg in zuidelijke richting.

13 feb.: Aangepaste planning perceel 1. OLB geeft aan dat er meerdere optimalisaties van het ontwerp mogelijk zijn, waaronder een betere rijbaanscheiding bij de aansluiting aan de rotonde, deze is nu vrij hoekig. Daarnaast een hoge band tussen rijbaan en fietspad bij de rotonde. Vanwege een gewenste snelle afsluiting van het ontwerp wordt besloten deze wijzigingen niet verder op te pakken. CEC geeft aan in hoeverre de aansluiting van nieuw op bestaand ter plaatse van de zijwegen wordt gerealiseerd, vanwege hoogteverschillen. MZW geeft aan dat dit erg mee valt omdat de zijstraten vrijwel overal hoger liggen, waardoor er vrijwel geen hoogteverschil tussen oud en nieuw is.

4) Vergadering: Bouwvergadering **04** (besteknr. 40149-01) Datum: 18 mrt 2020

Aanwezig:

OLB:

CEC:

BWM:

Terugkoppeling overleg met nutspartijen;

Wij hebben middels een online meeting het raakvlak van K&L onder de te realiseren rotonde in de Kaya Amsterdam besproken.

Aangezien dit een open vergadering zonder agenda was, stuurt CEC de verslaglegging per email van de belangrijkste punten:

1. WEB geeft aan dat, in verband met de importantie van de betreffende waterleidingen en kV kabels, het niet is toegestaan dat deze onder een weg of rotonde komen te liggen, behalve een korte wegwijziging middels mantelbuis. Dus de situatie zoals ontworpen is niet acceptabel voor WEB. De rotonde moet verplaatst worden of de K&L moeten omgelegd worden.
2. CEC geeft aan dat zij ook een andere mogelijkheid ziet middels beschermen van de leidingen, hiervoor is eerder een voorstel gemaald. WEB blijft bij het standpunt over geen kabels onder grote wegvlakken en gaat niet inhoudelijk in op de oplossing.
3. CEC geeft aan dat in de huidige situatie de betreffende waterleiding over de lengte deels onder het wegvak van de Kaya Chippewa ligt, meer dan 100m lang. Ook ligt deze buiten de 2m bermzone voor kabels en leidingen. Dit zal in de toekomst zo blijven als deze niet wordt verlegd. De vraag aan WEB is waarom het wel wordt geaccepteerd dat deze leiding onder de weg ligt buiten de K&L zone.
4. WEB geeft aan dat deze leiding ooit is aangelegd door BWM, maar heeft geen reden waarom deze nu wel onder het wegvak ligt. WEB accepteert niet dat in de nieuwe situatie deze leiding onder het wegvak blijft liggen.
5. DRO geeft aan dat deze issues niet binnen dit projectteam opgelost kunnen worden, aangezien WEB bij zijn standpunt blijft en het issue niet opgelost kan worden met een kleine wijziging van het ontwerp. Hier zal op directieniveau besloten moeten worden wie voorrang krijgt.
6. CEC vult daarbij aan dat, vanwege de reeds lopende werkzaamheden, het project erbij is gebaad dat in ieder geval de Kaya Chippewa wel afgemaakt wordt tot een functioneel bruikbaar niveau en dat de rotonde voorlopig niet wordt aangebracht, totdat hier een besluit over is genomen.
7. BWM geeft aan dat dit absoluut zo is, aangezien de Kaya Chippewa niet nu achtergelaten kan worden op het huidige niveau, dan zullen de reeds gestorte banden worden kapot gereden en is de sterkte van de fundatie laag niet meer te garanderen waardoor een groot deel van het werk opnieuw moet worden uitgevoerd.

8. Er wordt voorgesteld vanuit WEB om de weg te versmallen zodat de waterleiding daardoor naast de weg komt te liggen. DRO geeft aan dat dit niet aansluit op de toekomstplannen van de gebiedsontsluiting.

9. CEC vraagt aan WEB wat concreet de risico's zijn van een leiding onder de weg. Het lijkt er volgens CEC op dat WEB alleen kijkt naar de mogelijkheid van repareren van een schade, de bereikbaarheid van de schadelocatie. Er wordt niet gekeken naar de kans van optreden van schade, om daar iets mee te doen qua bescherming. WEB geeft geen concreet antwoord op de vraag maar blijft bij haar standpunt van geen leidingen onder de weg.

10. CEC geeft aan voor nu drie acties te filteren vanuit dit overleg:

- a. De besluitvorming aangaande deze raakvlakken zal bij DRO geëscaleerd worden naar directieniveau, aangezien er binnen het projectteam vooralsnog geen werkbare oplossing voor beide partijen wordt gezien.
- b. Er wordt door CEC/DRO gekeken naar de mogelijkheden van een ontwerpwijziging voor de rotonde waarbij er meer open ruimte is voor de K&L.
- c. BWM geeft aan op welke wegen binnen het project zij verder kunnen zonder groot raakvlak met K&L, aangezien de realisatie van de rotonde stil komt te liggen.

Naar aanleiding van de mail wordt aangegeven in de bouwvergadering dat het overleg was met name bedoeld voor situatie bij rotonde, maar ging al snel over raakvlak bij Kaya Chippewa. Over de rotonde is uitvoeringstechnisch niet veel besloten, dit zal op directieniveau opgepakt moeten worden, tussen OLB en WEB.

- De hoofdwaterleiding ligt onder een gedeelte van de geprojecteerde weg.
- WEB accepteert niet dat de leiding onder de weg blijft liggen.
- Afstemmen met OLB, BWM en CEC wat we hiermee moeten

Ontwerpactie voor CEC-OLB: Check of het mogelijk is om het ontwerp aan te passen zodat de situatie bij de rotonde geen conflict oplevert met K&L, en wat deze ontwerpaanpassing behelst. Realisatie van de rotonde blijft nu liggen, totdat hier een besluit over is genomen vanuit OLB, we maken een tijdelijke overgang van de Kaya Chippewa naar de rotonde toe.

5) Vergadering: Bouwvergadering **05** (besteknr. 40149-01) Datum: 17 apr. 2020

Aanwezig:

OLB: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

BWM [REDACTED]

CEC: Afgelopen week is gebleken dat WEB de issues met ondergrondse infrastructuur en mogelijke oplossingen niet volledig begrijpt. Hierdoor ontstaat irritatie bij alle partijen. Hierover heeft CEC een gesprek gehad met [REDACTED] en [REDACTED], wat heeft geresulteerd in een beschreven weergave van de lopende issues.

BWM geeft aan dat bij een eventuele aanpassing van het rotonde ontwerp wel rekening moet worden gehouden dat de bochtblokken conform huidig ontwerp reeds zijn ingekocht.

6) Vergadering: Bouwvergadering **06** (besteknr. 40149-01) Datum: 26 mei 2020

Aanwezig:

OLB: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

BWM [REDACTED]

OLB en CEC hebben 25 mei een escalatie overleg gehad met WEB vanwege de situatie rondom de rotonde. CEC geeft een verslag op het gehouden escalatieoverleg met WEB, waarbij een nieuw voorstel voor de rotonde is doorgenomen (kleinere lay-out, verschoven locatie). De volgende zaken zijn hierbij besproken:

Er blijft 1 issue over: een tracé met 12kV en 30kV kabel, komend vanaf de Kaminda Djabou richting de Kaya A'dam. De volgende oplossingen worden aangedragen: Verharding uitvoeren in betonstraatstenen (BSS) in plaats van asfalt, zodat open breken en herstellen na een kabelreparatie eenvoudiger en goedkoper is. Kabeltracé beschermen middels een betonnen afdekking, conform eerder voorstel Meer naar het zuiden verplaatsen van de huidige wegoversteek in de Kaminda Djabou. WEB geeft aan ook de kabels en leidingen aan de noordzijde van de rotonde te willen beschermen. OLB geeft hierop aan dat dit in de huidige situatie ook niet het geval is en de verharde lengte niet enorm groot wordt, dit kan worden beschouwd als bestaande en te handhaven wegoversteek.

7) Vergadering: Bouwvergadering **07** (besteknr. 40149-01) Datum: 15 juli 2020

Aanwezig:

BWM: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

Afwezig: OLB: [REDACTED]

Er is nog geen besluit vanuit OLB over situatie Kaya Amsterdam en rotonde. Bureau Gedeputeerde Kroon, mevrouw [REDACTED] is betrokken bij de bouwvergaderingen. CEC is in afwachting van een ontwerpopdracht voor het verplaatsen van de rotonde.

In een bouwvergadering van 12 augustus 2020 betrekking hebbend op Kaya Carlos A. Nicolaas en infrastructuur rondom scholen wordt gesproken over de rotonde.

Planning infrastructuur rondom scholen;

CEC vraagt of DRO een beslissing heeft genomen over de rotonde te Kaya Amsterdam. Na de reactie van BWM heeft CEC een conclusiebrief naar DRO verstuurd met alle voor en nadelen. Hierop heeft DRO nog niet gereageerd. De standpunt van BWM is dat zij graag willen meewerken aan projecten. Projecten of een deel van de projecten kunnen uitvallen mits er dan op korte termijn de volgende opdracht komt. CEC vraagt aan collega voor een update over Kaya Amsterdam. CEC geeft aan dat het concept ontwerp naar [REDACTED] is doorgestuurd ter controle aangezien OLB momenteel afwezig zijn.

In een bouwvergadering van 11 september 2020 betrekking hebbend op Kaya Carlos A. Nicolaas en infrastructuur rondom scholen wordt gesproken over de rotonde.

OLB heeft over de hele ontwerp periode geen besluit kunnen nemen over het wel of niet meenemen van de rotonde Kaya Amsterdam in het ontwerp. Hiervoor heeft CEC het ontwerp afgerond zonder rotonde.

8) Vergadering: Bouwvergadering **08** (besteknr. 40149-01) Datum: 26 november 2020

Aanwezig:

BWM: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

OLB: [REDACTED]

Afwezig: BGK [REDACTED]

OLB: [REDACTED]

BWM: [REDACTED]

Info rotonde; De voorgaande informatie geeft aan dat de ondergrond van de rotonde niet voldoende draagkrachtig is. BWM heeft de ondergrond gecontroleerd. Hieruit blijkt dat de wegfundering van de oude weg (Kaya Amsterdam en Kaminda Djabou) in goede staat zijn. De assen buiten weglichaam zijn ook gecontroleerd d.m.v. proefgaten. Bovengenoemde zijn tevens goedgekeurd door OLB en CEC.

Voortgang rotonde; WEB-water dient leidingen ter plaatse van de rotonde te verplaatsen. BWM is bezig met het stellen en storten van betonbanden langs de asfalt. De middencirkel is aangevuld met grond, de rammelstrook met klinkers, en de rotondeblokken zijn aangebracht. De aftaking met Kaminda Djabou is gereed, de kant van Kaya Chippewa moet nog gedaan worden. Op dinsdag 8 december 2020 zijn de onder en tussenlagen aangebracht. De toplaag wordt begin 2021 uitgevoerd. In week 47 heeft OLB en BWM de meer-en minderwerken lijst besproken. Hieruit is naar voren gekomen dat de rotonde in dit project wordt uitgevoerd waarbij Kaya Amsterdam niet.

Vergadering: Overleg nutsbedrijven **01** Datum 11 dec. 2019

Aanwezig:

BWM: [REDACTED]

CEC: [REDACTED]

FTV [REDACTED]

WEB: [REDACTED]

TELBO [REDACTED]

Afwezig: Vertegenwoordiging OLB, vertegenwoordiging KLOAKA

De werkgebieden en bovengrondse elementen hierin worden ingemeten door BWM. Doel is om zo snel mogelijk de ligging van de ondergrondse infra, kabels en leidingen, hierin te verwerken. Hieruit zal blijken in hoeverre het ontwerp invloed heeft op de bestaande kabeltracés en of er verleggingen noodzakelijk zijn. De nutsbedrijven zullen hun data van de werkgebieden delen met BWM, zoveel mogelijk vanuit werkbestanden (DWG). Dit zal in de periode van 1 a 2 weken na overleg plaats vinden.

Ten behoeve van eventuele verleggingen wordt er een tekening van de standaard aan te houden sleufdoorsnede met posities van kabels en leidingen (wegdoorsnede) gedeeld. [REDACTED] zal deze aan BWM verstrekken.

De aanleg van de rotonde kan een conflict opleveren voor de ligging van de vele bestaande kabels, welke dwars onder de rotonde door gaan. De rotonde wordt in het aangepaste ontwerp kleiner uitgevoerd dan nu op tekening weergegeven. Op basis van het aangepaste ontwerp en de nutstekeningen wordt de werkelijke impact bepaald.

Als het gaat over de rotonde dan hebben wij het over perceel 1. Alles is keurig gedocumenteerd in de bouwverslagen zoals hierboven beschreven en in de technische verslagen door CEC, het externe bureau dat was ingehuurd. Vanaf 1 maart 2020 werden er voor perceel 1 more -/less work bijgehouden. Deze staten zijn bijgevoegd als bijlage.

In de memo van CEC aan de directeur R&O van 19 mei 2020 met kenmerk BON-19-041/0-01/AH/ah, onderwerp Stavaza – Infrastructuur rondom scholen Bonaire geeft CEC aan over de mogelijke problemen met de rotonde. Gedeelte van de memo hieronder geciteerd;(Bijlage 17)

"Bij de start van het werk bleek dat het ontwerp nog niet voldoende was. De bestaande kabels en leidingen en de volledige bestaande terreinhoogtes zijn niet opgenomen. Kort na de startdatum heeft de aannemer de nutstekeningen opgevraagd. CEC heeft de kabels en leidingen en ook de bestaande hoogtes en nieuwe as hoogtes toegevoegd aan het ontwerp. Op basis daarvan konden de posities van mantelbuizen worden bepaald, welke ook niet in het oorspronkelijke ontwerp waren meegenomen.

Tot op heden heeft er nog geen ontwerpwijziging plaats gevonden aan de rotonde in de Kaya Amsterdam. De aanleg van de Kaya Amsterdam heeft vertraging opgelopen vanwege de rotonde. De aanleg van de rotonde betreft een nog lopend issue met WEB en de uitvoering hiervan ligt tot nader order stil.

- 1. Knelpunten in raakvlakken met WEB, deels opgelost maar bij rotonde nog lopend.*
- 2. Geen volledig ontwerp en hierdoor meer werkzaamheden.*

Zoals nu verwacht zullen de uiteindelijke kosten voor het project hoger uitvallen dan de aanneemsom incl. stelposten. Dit is vrijwel volledig te wijten aan het oorspronkelijke ontwerp en de hierop volgende aanpassingen en meer werkzaamheden. Ook het punt dat de nutsbedrijven niet in de ontwerpfase reeds waren benaderd zorgt voor meerkosten vanwege de aanpassingen en maatregelen hierbij. Grootste aandachtspunt is de nutsbedrijven.

Vanwege geen communicatie tijdens ontwerpfase worden deze op dit moment als redelijk wantrouwend ervaren. Daarnaast wordt weinig tot geen medewerking verleend in oplossingsgericht meedenken, pas zeer recent is er een opgave voor een andere positie van de rotonde gedaan door WEB. Deze positie bleek niet mogelijk om verkeerstechnische redenen. OLB heeft inmiddels een nieuw voorstel voor een rotonde getest."

4) WELKE OFFERTE AANVRAGEN ZIJN ER GEDAAN;

Er zijn geen nieuwe offertes aangevraagd, wel meer en minder werk aangeven door de bestaande aannemer BWM en op schrift gezet door CEC. In de maand overzichten is dit zichtbaar gemaakt en verstuurd naar de afdeling R&O.

Er zijn de volgende overeenkomsten gesloten met:

Caribbean Project Developers B.V. voor aanvraag financiering in Nederland,

Caribbean Project Developers B.V. voor bestek schrijven,

Caribbean Project Developers B.V. voor de aanbesteding,

Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij N.V als aannemer,

Civil Engineering Caribbean N.V. voor de directievoering.

Voormalig directeur v.d. Horst zegt hierover:

"Bij de aanbesteding van het project "aanleg wegen rondom de scholen" hebben beide aannemers die uitgenodigd waren ingeschreven met een bedrag van USD [REDACTED]. Van Nederland is een subsidie van EURO 3 miljoen beschikbaar gesteld voor het project. Er is door CPD met BWM de onderhandeld en uiteindelijk is overeenstemming bereikt over een aanneemsom van USD [REDACTED] excl. ABB en stelposten voor een totaalbedrag van USD [REDACTED]. Voor de directievoering en toezicht was USD [REDACTED] incl. ABB uitgetrokken. Voor een dergelijk groot project en projectbedrag is een bedrag van USD [REDACTED] voor stelposten zeer laag maar om binnen het beschikbare bedrag van ca. USD [REDACTED] te blijven is geen hoger bedrag begroot. Normaal wordt een bedrag van ca. 10% van de aanneemsom voor stelposten opgenomen in een project. Dus in het geval van het project "aanleg wegen rondom de scholen" had het een bedrag van USD [REDACTED] moeten zijn".

Alle bovengenoemde bedrijven hebben een ondergetekende brief van de Gezaghebber en eilandsecretaris voor de aangegane verplichtingen.

5) WELKE OFFERTES ZIJN ONTVANGEN, EN WELKE OPDRACHTEN, FACTUREN, BETALINGEN E.D. ZIJN IN BEHANDELING GENOMEN – EN AFGEHANDELD;

Ontvangen offertes per opdrachtnemer:

Civil Engineering Caribbean (CEC)

Openbaar Lichaam Bonaire R&O directeur stuurt een brief naar Civil Engineering Caribbean (CEC) voor een offerte voor directie voering en toezicht bij de uitvoering van de wegen rondom de Brede school Papa Cornes, Rayo di Solo/Strea Briante en Kolegio San Luis op Bonaire conform bestek nr. 40149-04, aanleg infrastructuur rondom scholen-augustus 2018.

Civil Engineering Caribbean (CEC) offerte is van 8 november 2019 aangevraagd door de directeur R&O met referentienummer BON19-0041/0-01-GGD/offerte.

Civil Engineering Caribbean (CEC) 2019012378 getekend op 3 december 2019 door de Gezaghebber en de eilandsecretaris voor een bedrag van USD [REDACTED] incl. ABB

Brief naar Openbaar Lichaam Bonaire ter attentie van de directeur R&O E. van de Horst van 27-01-2020 van Civil Engineering Caribbean (CEC) BON19-0041/2-01-AH/offerte voor meerwerk Wij kunnen de werkzaamheden voor u uitvoeren tegen een totaalprijs van USD USD [REDACTED] Dit is opgesplitst in:

- USD [REDACTED] Aanpassing tekeningen
- USD [REDACTED] Aanpassing bestek
- USD [REDACTED] Projectmanagement, controle en administratieve afhandeling.

Alle rekeningen zijn conform voorwaarde gesteld aan het project aangeleverd naar directie R&O met onderliggende stukken. Na controle door de medewerker controller financiën van R&O zijn de rekeningen doorgestuurd naar directie financiën. Het meerwerk is niet betaald tot heden.

CEC heeft 2 voortgangsrapportages opgesteld van de werkzaamheden in het kader van de verschillende infrastructurele projecten die in uitvoering/of voorbereiding waren: CEC report BON-20-049-RAP-01 d.d. 22 mei 2020 (Bijlage 18) en CEC report BON-20-049- RAP-02 d.d. 20 juli 2020 (Bijlage 19). Beide rapporten zijn aangeboden aan de Stuurgroep Mobiliteit en Infrastructuur. Beide rapporten kennen een paragraaf "Financiële status". Daarin zien wij een overzicht van het opgegeven meer- en minderwerken.

In het rapport BON-20-049-RAP-01 d.d. 22 mei 2020 werd vermeld dat aan meer- en minderwerk tot dan door BWM in totaal USD [REDACTED] excl. ABB was opgegeven volgend uit de opgetreden wijzigingen en ten dele vanuit verbeterwensen van OLB. Daarnaast was er vanwege de ontwerpwerkzaamheden eveneens meerwerk verricht door CEC (USD [REDACTED])

Van deze meer- en minderwerken waren voor perceel 1 de items 2, 5, 6, 7, 8a en 10 goedgekeurd en tevens het meerwerk van CEC. Het gaat om een totaalbedrag van USD [REDACTED] (ex ABB incl. CEC). In de voortgangsrapportage wordt gemeld dat er daarnaast de komende periode (na 22 mei 2020) weer meerwerkopgaven verwacht worden, passend bij de nog volgende

werkzaamheden. "Dit is vrijwel volledig te wijten aan het ontwerp van CPD en de hieruit volgende aanpassingen door CEC en werkzaamheden door BWM". Ook het punt dat de nutsbedrijven niet reeds in de ontwerpfase waren benaderd zorgt voor meerkosten vanwege de aanpassingen en maatregelen hierbij

In het rapport BON-20-049-RAP-02 d.d. 20 juli 2020 werd vermeld dat aan meer- en minderwerk tot dan door BWM in totaal USD [REDACTED] excl. ABB was opgegeven volgend uit de opgetreden wijzigingen en ten dele vanuit verbeterwensen van OLB. Daarnaast was er vanwege de ontwerpwerkzaamheden eveneens meerwerk verricht door CEC (USD [REDACTED]).

Van deze meer- en minderwerk waren voor perceel 1 de items 2, 5, 6, 7, 8a, 10, 13 en 14 goedgekeurd en voor perceel 2 de items 1, 2, 3 en 4 en tevens het meerwerk van CEC. Het gaat om een totaalbedrag van USD [REDACTED] (ex ABB incl. CEC).

CEC stelt in de voortgangsrapportage dat het hoge aan meer- en minderwerk met name te wijten aan enkele grote posten, welke wel zijn geoffreerd door BWM aan OLB maar nog niet in opdracht zijn gegeven. Dit betreft offertes naar aanleiding van bijkomende wensen vanuit het OLB. Zeer waarschijnlijk zal een deel hiervan vanwege het offertebedrag alsnog niet in opdracht worden gegeven, waardoor het verwachte eindbedrag aan meer- en minderwerk lager is dan het bovenstaande bedrag, aldus CEC.

Voor een aantal van de grote posten was al besloten deze niet goed te keuren vanwege het feit dat het hier ging additionele wensen die niet gerelateerd waren aan noodzakelijke wijzigingen als gevolg van het niet hebben betrekken van de nutsbedrijven bij de ontwerpfase. Het betreft hier de items 11 en 15 van perceel 1 en item 5 van perceel 2. Niet alle goedkeuringen van het meer- en minderwerk werden schriftelijk goedgekeurd. Een aantal werden in de bouwvergaderingen goedgekeurd, anderen via mail en een aantal mondeling. Ze zijn niet uitbetaald omdat er niet voldoende fondsen beschikbaar waren voor stelposten. Degene die bevoegd was om het meer- en minderwerk goed te keuren was de directeur van R&O.

Voormalig directeur van R&O geeft aan dat het meerwerk gedekt zou worden:

"Om over voldoende fondsen te beschikken voor de uitbetaling van meerwerk is in mei 2020 bij de opgave van de voorstellen voor de verdeling van de bestemmingsreserve voor 2019 een bedrag van USD [REDACTED] opgenomen als deel van een totaalbedrag van USD [REDACTED] voor onderhoud infrastructuur (zie bijlage 8.4). De financiële medewerker van R&O, [REDACTED] is hiervan op de hoogte. Uiteindelijk hebben het Bestuurscollege en de Eilandsraad ingestemd met een bedrag van USD [REDACTED] (zie bijlage 8.5). In de toelichting op het bedrag van USD [REDACTED] (zie bijlage 8.6) wordt vermeld dat USD [REDACTED] bedoeld is om de begrotingspost "onderhoud infrastructuur" weer aan te vullen omdat dit bedrag voor andere doeleinden werd aangewend en USD [REDACTED] als aanvulling benodigd voor de vele overige onderhoudswerkzaamheden alsook het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van de kunukuwegen.

De aanvulling van USD [REDACTED] zou voor een deel aangewend worden voor het betalen van het meerwerk in het kader van het project "aanleg wegen rondom de scholen".

CEC heeft met het OLB, directie R&O, onder ref. OLB/20220205/ de gevraagde documentatie "Onderzoek Rotonde Kaya Amsterdam" in mei 2021 gedeeld. De gedeelde documenten, verstuurd via een Wire Transfer, zijn nimmer geopend.

Wij hebben van de firma Civil Engineering Caribbean N.V. begrepen dat de directie financiën zelf d.m.v. onderstaande brief documentatie heeft gevraagd op 16 februari 2022.

"Beste [REDACTED]

Zoals door u verzocht hierbij een inschatting van de daadwerkelijke tijdsbesteding en kosten gemaakt door CEC aan het rotonde van de Kaya Amsterdam. O.b.v. de weekstaten heeft CEC de volgende periode gewerkt aan het scholen project:

- Week 5 2020 t/m week 50 2020 (week 51 2021 is de bouwvak gestart, daarna heeft R&O het project stilgelegd);
 - 46 weken in totaal dus. Op basis van de weekrapporten heeft CEC de volgende periode actief gewerkt aan de rotonde:
 - Week 43 2020 t/m week 50 2020 Zie in de bijlage nogmaals de specifieke weekrapporten waarnaar wordt verwezen. U vraagt welk aandeel van de opdracht toe te kennen is aan de rotonde. O.b.v. bovenstaande kan het volgende worden geconcludeerd:
 - Totale duur inzet CEC was 51 weken
 - Duur/periode waar aan de rotonde gewerkt is 8 weken Gedurende deze 8 weken is echter ook gewerkt aan perceel 3 (indien gewenst kan ik ook deze weekstaten nogmaals toesturen). Indien u dus een inschatting wenst van welk deel v/d totale opdracht van CEC (USD [REDACTED] excl. ABB) aan de rotonde is gewerkt, dan zou ik dit inschatten als volgt:
 - 8 weken van de 46 in totaal, dat is dus ca. 17,4%
 - Ongeveer de helft van deze tijd is besteed aan perceel 1 (rotonde) de andere helft aan perceel 3 (eigenlijk ook nog aan perceel 2, maar relatief weinig).
 - Dit betekent dus ca. 8,7% van de totale tijd aan de rotonde.
- 8,7% van ons aanneemsom van USD [REDACTED] is USD [REDACTED] excl. ABB. Als je dit vanuit een andere hoek bekijkt, namelijk welk aandeel van de opdracht van BWM vormde onderdeel v/d rotonde, dan is de analyse als volgt:
- Scholen project is gegund voor USD [REDACTED]

- De rotonde heeft ca. USD [REDACTED] gekost (zie termijn 8, 9 en MMW31 van perceel 1...helaas heeft CEC niet alle laatste informatie meer ontvangen en gearchiveerd (periode sinds januari 2021, na stilleggen werk door R&O).

- Rotonde was dus 8% van het totaal van de aanneemsom van BWM.

Dus als je het aandeel van CEC (8,7%) met dat van BWM (8%) vergelijkt, dan komt dat aardig overeen."

Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij (BWM)

De heer [REDACTED] van Caribbean Project Developers B.V. heeft op 26 september 2019 van het Openbaar Lichaam Bonaire de opdracht gekregen om de aanbesteding te houden met twee lokale aannemers. Dit was in opdracht van de toenmalige directeur R&O gedaan, de heer Etienne van der Horst (Directeur R&O van 7 augustus 2017 t/m 31 augustus 2020). Op 14 oktober 2019 zijn de beide aannemers Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij (BWM) en DECO gevraagd om interesse te tonen in het deelnemen van de aanbesteding. DECO werd gediskwalificeerd vanwege het niet aanleveren van gevraagde papieren.

De initiële inschrijving was USD [REDACTED]. De besparingen werden doorgevoerd op alle drie de percelen. In perceel 1 werd de rotonde verkleind, de parkeerplaats eruit gehaald en bespaard in onder andere de funderings-/verhardingsopbouw en bepaalde ontwerpaspecten. Perceel 1 van USD [REDACTED], - naar USD [REDACTED], - en Perceel 2 van USD [REDACTED] - naar USD [REDACTED] - en perceel 3 van USD [REDACTED] - naar USD [REDACTED] -. Apart werd de parkeerplaatsen in perceel 1 benoemd van USD [REDACTED] -. Zo komt CEC op een totaalbedrag van USD [REDACTED]

Besparingen: O.A. aan PERCEEL 1
Kleinere rotonde, nog steeds berijdbaar voor 40ft containers, idem rotonde Misa di Playa
Fietspad Kaya Amsterdam naar Noordzijde, zonder ingespoten berm, zonder hoge band
Zuidzijde Kaya Amsterdam alleen ingespoten berm zonder hoge band
Kaya Amsterdam op 1 oor naar zuidrichting = geen HWA voorziening meer.
Kaya Leiden Klinkervoetpad naar oostzijde ipv gespoten berm, met hoge band
Kaya Leiden fietspad blijft westzijde, geen ingespoten bermen meer op kaya leiden, zonder hoge band
Kalksteenfundering wegen 15cm --> 8cm dik
Fietspad ook met kalksteen 8cm ipv diabaasfundering+inspuiten+afstrooien
Uitkomende grond afvoeren naar Cres ipv Selibon = besparing stortkosten
Asfaltdikte onderlaag 6cm --> 5cm dik

De gunning werd USD [REDACTED] = voor drie percelen. Toegezegd bedrag vanuit Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met kenmerk IENW/BSK-2019/177512 van 19 augustus 2019 wordt gesproken over het bedrag van USD [REDACTED] -. De opdrachtbrief is van 3 december 2019 onder referentienummer van het OLB: 2019012376 gegeven aan Bonairiaanse Wegenbouw Maatschappij N.V. Getekend door de Gezaghebber en de eilandsecretaris met besteknummer 40149-01.

Er is maandelijks gedeclareerd aan CEC met de bijbehorende more -/less work schema's en bijbehorende financiële bedragen. Er werd getekend door BWM en CEC. Conform de addendum is er gefactureerd.

Er zijn 8 termijn betaalstaten gestuurd naar de directie R&O na goedkeuring en getekend door CEC over perceel 1 met de daarbij behorende onderliggende stukken. Van perceel 2 zijn 6 termijnstaten en van perceel 3 zijn 4 termijn staten met de daarbij behorende onderliggende stukken gestuurd.

Betaald zijn door de directie financiën de rekeningen die binnen de getekende overeenkomst vielen van 3 december 2019. Het meerwerk is niet betaald tot heden.(Bijlage 20)

Voormalig directeur R&O zegt hierover:

*"Ik heb begrepen dat zowel BWM als CEC geen meerwerk betaald hebben gekregen. Ik ben van mening dat het meerwerk dat in het overzicht van CEC d.d. 20 juli 2020 als goedgekeurd is aangegeven uitbetaald dient te worden. Speciaal daarvoor is een deel van de bestemmingsreserve 2019 (USD ██████████) op de begrotingspost "onderhoud infrastructuur" geboekt. Het betreft een meerwerk van **USD ██████████** (ex ABB incl. CEC). Ik heb begrepen dat het meerwerk dat na mijn vertrek d.d. 31 juli 2020 is goedgekeurd ook nog niet uitbetaald is. Waren de stelposten hoger begroot (zoals gangbaar 10% van de aanneemsom) dan zou het meerwerk reeds uitbetaald kunnen zijn geweest zonder tussenkomst van de afdeling Financiën. Zoals reeds eerder aangegeven is het grootste deel van het meerwerk te wijten aan het niet betrekken van de nutsbedrijven bij de ontwerpfasen van het bestek van het project".*

6) WAREN DE FINANCIËEL – ADMINISTRATIEVE PROCESSTUKKEN COMPLEET BIJ DE INDIENING VAN DE VERPLICHTINGSAANVRAAG TEN BEHOEVE VAN DE FINANCIERING;

CEC als directievoerder controleerde de rekeningen en zette hun paraaf op de gecontroleerde ingediende rekeningen. Met akkoord stempel met datum. De rekening werd door de opdrachtnemer na goedkeuring CEC naar directie R&O gestuurd conform de gestelde eisen vanuit directie R&O, dus compleet ingediend naar de financieel medewerker [REDACTED]

De financieel controller van R&O heeft gecontroleerd, paraaf van directeur R&O en doorgestuurd naar afdeling financiën. Wat CEC en BWM hebben opgestuurd waren termijn betalingen die conform de aanbesteding en offerte zijn ingediend. Alle stukken waren compleet met de daarbij behorende onderliggende stukken. Dit geldt alleen voor de werkzaamheden die binnen het gestelde budget vielen.

Het meer en minderwerken zijn nooit uitbetaald omdat niemand binnen het Openbaar Lichaam Bonaire de verantwoording ervoor heeft genomen. De termijnen die binnen het gestelde budget vielen zijn ook daadwerkelijk uitbetaald. Eén van de vragen die wij hebben is; 'wat is het functieprofiel van de financieel controller bij R&O' en 'wat zijn de bevoegdheden'. De financieel controller moet de werkstaten met meer en minderwerk hebben gezien. De naam financieel controller geeft aan dat de medewerker controlerende taken heeft en daarbij verwacht je dat de medewerker vragen stelt over het meer en minderwerk, overleg heeft met de directeur R&O en bij afwezigheid met diens opvolger en met de afdelingshoofd die vanaf het eerste moment betrokken was bij het project.

CEC heeft 2 voortgangsrapportages opgesteld van de werkzaamheden in het kader van de verschillende infrastructurele projecten die in uitvoering/of voorbereiding waren: CEC report BON-20-049-RAP-01 d.d. 22 mei 2020 (zie bijlage 8.2) en CEC report BON-20-049- RAP-02 d.d. 20 juli 2020 (zie bijlage 8.3). Beide rapporten zijn aangeboden aan de Stuurgroep Mobiliteit en Infrastructuur. Beide rapporten kennen een paragraaf "Financiële status". Daarin zien wij een overzicht van het opgegeven meer- en minderwerken.

In het rapport BON-20-049-RAP-01 d.d. 22 mei 2020 werd vermeld dat aan meer- en minderwerk tot dan door BWM in totaal USD [REDACTED] excl. ABB was opgegeven volgend uit de opgetreden wijzigingen en ten dele vanuit verbeterwensen van OLB. Daarnaast was er vanwege de ontwerpwerkzaamheden eveneens meerwerk verricht door CEC (USD [REDACTED]).

Van deze meer- en minderwerken waren voor perceel 1 de items 2, 5, 6, 7, 8a en 10 goedgekeurd en tevens het meerwerk van CEC.

Het gaat om een totaalbedrag van USD [REDACTED] (ex ABB incl. CEC). In de voortgangsrapportage wordt gemeld dat er daarnaast de komende periode (na 22 mei 2020) weer meerwerkopgaven verwacht worden, passend bij de nog volgende werkzaamheden. "Dit is vrijwel volledig te wijten aan het ontwerp van CPD en de hieruit volgende aanpassingen door CEC en werkzaamheden door BWM". Ook het punt dat de nutsbedrijven niet reeds in de ontwerpfase waren benaderd zorgt voor meerkosten vanwege de aanpassingen en maatregelen hierbij.

In het rapport BON-20-049-RAP-02 d.d. 20 juli 2020 werd vermeld dat aan meer- en minderwerk tot dan door BWM in totaal USD [REDACTED] excl. ABB was opgegeven volgend uit de opgetreden wijzigingen en ten dele vanuit verbeterwensen van het Openbaar Lichaam Bonaire. Daarnaast was er vanwege de ontwerpwerkzaamheden eveneens meerwerk verricht door CEC (USD [REDACTED])

Van deze meer- en minderwerk waren voor perceel 1 de items 2, 5, 6, 7, 8a, 10, 13 en 14 goedgekeurd en voor perceel 2 de items 1, 2, 3 en 4 en tevens het meerwerk van CEC. Het gaat om een totaalbedrag van USD [REDACTED] (ex ABB incl. CEC). CEC stelt in de voortgangsrapportage dat het hoge aan meer- en minderwerk met name te wijten aan enkele grote posten, welke wel zijn geoffreerd door BWM aan OLB maar nog niet in opdracht zijn gegeven. Dit betreft offertes naar aanleiding van bijkomende wensen vanuit het OLB. Zeer waarschijnlijk zal een deel hiervan vanwege het offertebedrag alsnog niet in opdracht worden gegeven, waardoor het verwachte eindbedrag aan meer- en minderwerk lager is dan het bovenstaande bedrag, aldus CEC.

Voor een aantal van de grote posten was al besloten deze niet goed te keuren vanwege het feit dat het hier ging additionele wensen die niet gerelateerd waren aan noodzakelijke wijzigingen als gevolg van het niet hebben betrekken van de nutsbedrijven bij de ontwerpfase. Het betreft hier de items 11 en 15 van perceel 1 en item 5 van perceel 2. Niet alle goedkeuringen van het meer- en minderwerk werden schriftelijk goedgekeurd. Een aantal werden in de bouwvergaderingen goedgekeurd, anderen via mail en een aantal mondeling. Ze zijn niet uitbetaald omdat er niet voldoende fondsen beschikbaar waren voor stelposten. Degene die bevoegd was om het meer- en minderwerk goed te keuren was de directeur van R&O. Om over voldoende fondsen te beschikken voor de uitbetaling van meerwerk is in mei 2020 bij de opgave van de voorstellen voor de verdeling van de bestemmingsreserve voor 2019 een bedrag van USD [REDACTED] opgenomen als deel van een totaalbedrag van USD [REDACTED] voor onderhoud infrastructuur (zie bijlage 8.4). De financiële medewerker van R&O, [REDACTED], is hiervan op de hoogte. Uiteindelijk hebben het Bestuurscollege en de Eilandsraad ingestemd met een bedrag van USD [REDACTED]. In de toelichting op het bedrag van USD [REDACTED] wordt vermeld dat USD [REDACTED] bedoeld is om de begrotingspost "onderhoud infrastructuur" weer aan te vullen omdat dit bedrag voor andere doeleinden werd aangewend en USD [REDACTED] als aanvulling benodigd voor de vele overige onderhoudswerkzaamheden alsook het wegwerken van de achterstand in het onderhoud van de kunukuwegen. De aanvulling van USD [REDACTED] zou voor een deel aangewend worden voor het betalen van het meerwerk in het kader van het project "aanleg wegen rondom de scholen".(Bijlage 21)

Het project is niet afgesloten. Er zal iemand aangewezen moeten worden om alle rekeningen, met de daarbij behorende onderbouwing na te zien en er zal betaald moeten worden. Bovengenoemd is het budget waaruit betaald behoort te worden.

Het project is al ruim een jaar geleden opgeleverd, zeker perceel 2 en 3 lijden hier schade door en staan nog steeds open. Hiermee loopt het Openbaar Lichaam Bonaire imago schade op.

**7) ZIJN DE INTERNE PROCESSEN ZORGVULDIG UITGEVOERD, HEEFT
BESLUITVORMING PLAATS GEVONDEN OP DE CORRECTE MOMENTEN;**

Zover wij kunnen zien zijn de interne procedures wel gevolgd. Voormalig directeur de heer van der Horst was goed ingelezen en betrokken bij dit project. Na vertrek op 31 juli 2020 van bovengenoemde directeur was de eerste waarnemer mevrouw Marion Gherbaz, directeur van de directie B&O. De tweede waarnemer was mevrouw Silvana Janga, directeur van de directie S&Z. Mevrouw Marion Gherbaz had de functie directeur R&O waargenomen na vertrek van de oud directeur.

De nieuwe directeur was officieel in dienst per 1 oktober 2020 en vanwege corona maatregelen pas op 14 oktober 2020 op de werkvloer aanwezig en nog niet goed voorbereid op zo'n moeilijk dossier. De oud directeur had ook een dossier gestuurd naar de nieuwe directeur via We Transfer maar dit werd nimmer geopend. Oorzaak hiervan is de trage afhandeling van de afdeling ICT die verantwoordelijk is dat bestanden geopend kunnen worden. Daardoor is er veel kennis verloren gegaan.

CEC gaf ook aan dat er veel onduidelijkheden waren in deze periode:

"In deze periode (periode tussen dhr. v.d. Horst en dhr. Martina, maar ook de eerste weken van de dhr. Martina) was er weinig duidelijkheid/structuur binnen OLB/R&O".

Dit is de grootste oorzaak dat de besluitvormingen na vertrek van oud directeur niet goed werden opgevolgd en of verwerkt zoals het meerwerk en er geen besluiten op de correcte wijze werden genomen. Tevens werkte externen aan dit project en zonder goede begeleiding vanuit R&O.

Doordat de rotonde niet doorging, heeft er een aanpassing plaatsgevonden voor de rotonde Kaya Amsterdam, in opdracht van de nieuwe directeur R&O. De uitvoering lag bij twee partijen.

Uitgevoerd door BMW voor een totaal bedrag van USD [REDACTED] inclusief 8% ABB. Dit is geschied conform de offerte met referentienummer 21/MZ/1200 d.d. 23-06-2021.

De interne memo van Afdeling Realisatie met onderwerp Inspuiten en afstrooien omleidingsweg rotonde Kaya Amsterdam door Development & Construction Company N.V. (DECO) met referentienummer #145377 en #145945 voor een totaalbedrag van USD [REDACTED] inclusief 8% ABB.

8) WELKE ROL HEBBEN ZOWEL DE AMBTENAREN ALS DE EXTERNE PARTIJEN

HIERIN GESPEELD;

De ambtenaren waren in het begin betrokken bij de aanbesteding en uitvoering werkzaamheden aan de rotonde. Dat is o.a. te lezen in de bouwvergaderingen. De medewerkers die wij gesproken hebben geven aan dat zij beide langere periode AO zijn geweest. Het team was ook te klein om dan een project van deze omvang te begeleiden. De medewerkers waren op een gegeven moment niet meer betrokken bij het proces. Wel was de afdelingshoofd betrokken bij het proces.

De directeur heeft externe partijen erbij gehaald om ervoor te zorgen dat het proces en het project doorging. Dit gebeurde na toekenning van de aanbesteding. Dit is ook ondersteund door de gedeputeerde Kroon en Gezaghebber Rijna. Op de afdeling R&O was de sfeer niet goed, er werden verwijten naar elkaar gemaakt. Het afdelingshoofd heeft niet daadkrachtig opgetreden. Wisseling van directeur en een korte periode zonder directeur heeft de zaak er niet op bevorderd. Niemand binnen het Openbaar Lichaam Bonaire heeft verantwoording genomen en daardoor is het project misgelopen. Dit geldt voor directie R&O als directie financiën.

Helaas weten wij niet wat er tijdens de vergaderingen in de stuurgroep is besproken en wellicht had de stuurgroep kunnen ingrijpen. De stuurgroep bestond uit:

- Infrastructuur en Mobiliteit (NL),
- Gezaghebber Rijna,
- Gedeputeerde Kroon,
- DG Min I&W (NL), [REDACTED]
- [REDACTED] beide ambtenaren van het ministerie,
- DG BZK (NL), directeur R&O,
- In het begin ook met Gemeentewerken Rotterdam,
- Project leider, extern ingehuurd. (geen mandaat)

De hiërarchische lijn na de extern ingehuurde project leider, [REDACTED] is de directeur van R&O, de gedeputeerde van R&O en het Bestuurscollege.

De externe projectleider, [REDACTED] zegt hierover:

Mandaat;

"De mandaten van het Openbaar Lichaam Bonaire zijn allemaal vastgelegd in het mandatenregister. De externe projectleider had geen enkel mandaat, zoals daaruit duidelijk blijkt. Dit was bij alle betrokken partijen (inclusief CEC en BWM) zeer bekend. Opdrachten kunnen alleen schriftelijk (en na interne goedkeuring door diverse afdelingen van het OLB) worden verstrekt door daartoe expliciet gemandateerde functionarissen (en dan nog binnen hun toegewezen budget). Anders is er geen sprake van een opdracht. "Niet gemandateerd opdrachten" bestaan dus eenvoudig niet. De externe projectleider kon en mocht dus geen enkele opdracht verstrekken en heeft ook daadwerkelijk geen enkele opdracht

verstrekt, derhalve ook niet t.a.v. de Rotonde. CEC en BMW weten dat steeds (maar zeker voor een groot en politiek gevoelig onderwerp als de rotonde) expliciete schriftelijke toestemming van het bevoegd gezag vereist is".

Scopewijzigingen;

"De scopewijzigingen zijn ingediend en ondertekend door de Directeur R&O en zijn uitgebreid besproken in de Stuurgroep Infrastructuur en Mobiliteit (Gezaghebber, Gedeputeerde Kroon, Dir. R&O, DG Min IenW, DG BZK, Dir Gemeentewerken Rotterdam), in het wekelijks overleg tussen PM, PS en Dir RO en in de Wekelijkse afstemming PM met Ministeries IenW en BZK."

Externe partijen CEC en BWM zijn met goed vertrouwen en met getekende opdracht begonnen aan het werk. Langzamerhand tijdens de uitvoering van het werk kwamen er door externe factoren problemen in de uitvoering van het werk. Er kwam meer en minderwerk ter sprake, wat altijd is voorgelegd aan de directie R&O alleen is er niets mee gedaan. Alles is gedocumenteerd en afgegeven aan de directie R&O.

9) IS HET MOGELIJK OM AAN TE WIJZEN IN WELKE MATE DE DIVERSE PARTIJEN VERANTWOORDELIJK ZIJN – EN AANSPRAKELIJK GESTELD KUNNEN WORDEN VOOR DE ONVOLKOMENHEDEN BETREFFENDE HET ONTWERP EN DE AANLEG VAN DE NIEUWE ROTONDE TER PLAATST VAN KAYA AMSTERDAM;

De 1^e aangewezen partij is de directie R&O. Er is niet voldoende overleg op voorhand geweest met de NUTS bedrijven. De opdracht formulering naar het bedrijf Caribbean Projects Developers B.V was te simpel, te weinig eisen gesteld aan de kwaliteit van eisen en aan de protocollen.

De 2^{de} aangewezen partij is Caribbean Projects Developers B.V. voor een niet correcte aangeleverde tekening. De voorbereidingen en eerste tekeningen zijn van 2017. Bestek is van augustus 2018. Daarbij is de rotonde niet volledig uitgewerkt, wel getekend maar zonder leidingen e.d. De uitvoering begon eind 2019.

Het eerste overleg van Infrastructuur Scholen Bonaire - Nutsoverleg was pas op 11 dec 2019 met WEB, BWM (Aannemer) en CEC (Directievoerder).

WEB, ook een overheidsinstantie. Hun standpunt is wel te begrijpen daar er kort daarvoor de belangrijke hoofdtransportleiding van 355 mm¹ HDPE met een druk van 8 bar en een dekking van 50 cm bovenop de leiding, meerdere 30 KV transportkabels welke vanuit Karpata komen en richting Kaya Mendelsohn gaan zijn geplaatst. Dit zijn twee "slagaders". Als WEB wilde zij proberen om hier op een constructieve manier aan bij te dragen, in het geval van de rotonde was het echter een brug te ver.

3^{de} aangewezen partij is CEC, die de bestekstekening(en) medio oktober 2020 heeft uitgewerkt zonder dat daar een opdracht toe was verstrekt vanuit het Openbaar Lichaam Bonaire. De opdracht was gegeven door de externe projectleider zonder mandaat [REDACTED]. Dit is niet gebeurd in overleg met de oud directeur R&O. Wie heeft deze bestektekeningen uiteindelijk goedgekeurd?

4^{de} aangewezen partij is BWM, Wie heeft BWM opdracht gegeven om aan te vangen met de uitvoeringswerkzaamheden van de rotonde? Net zoals bovenstaand verzoek aan CEC is dit niet vanuit Openbaar Lichaam Bonaire gekomen. BWM heeft het overleg geïnitieerd voor de voorbereiding van de uitvoering rotonde op 19-10-2020.

Voorstel was namelijk door verschillende partijen om de rotonde NIET uit te voeren;

Naar aanleiding van de publieke aandacht en discussie over de rotonde op de kruising Kaminda Djabou en Kaya Amsterdam vraagt Etienne van der Horst, oud directeur R&O aan de nieuwe directeur R&O Marlon Martina op 14 augustus 2021 via email (Bijlage 22) de aandacht voor de documenten H6.2.31h2 en H6.2.31h3. Uit deze documenten blijkt dat CEC een voorstel heeft gedaan voor de oplossing van het probleem met WEB in combinatie met de vertraging die dit veroorzaakte voor het project van de wegen rondom de scholen.

Het voorstel was om de rotonde uit het project van de wegen rondom de scholen te halen en deze mee te nemen en op te lossen in het project van de renovatie van de rest van Kaya Amsterdam. Zowel de directie van R&O als CEC hadden de voorkeur voor dit voorstel.

Er is advies hierover gevraagd bij gemeente Rotterdam met het voornemen dat als geadviseerd zou worden om mee te gaan met het voorstel dit afgestemd zou worden met het ministerie van I&W. Het gaat dan immers over een scopewijziging. Je ziet in deze documenten dat gemeente Rotterdam op 3 augustus 2020 geadviseerd heeft om het voorstel van CEC te volgen.

Er is gevraagd om de rotonde niet uit te voeren. Hier is nooit antwoord op gekomen en is de rotonde verkleind (4X getekend) toch uitgevoerd.

Wie heeft deze beslissing genomen?

Dit is gebeurd in de periode dat de oud directeur weg was en de nieuw directeur nog ingewerkt moest worden, namelijk medio oktober 2020. Zowel BWM als CEC geven aan dat de externe projectleider zonder mandaat hun die opdracht heeft gegeven. De nieuwe directeur R&O heeft wellicht wel documenten getekend echter kan hij het zich niet herinneren. De externe projectleider werkte rechtstreeks onder de directeur R&O, hiërarchisch is de directeur volgende in de lijn onder de gedeputeerde R&O.

De externe projectleider, ██████████ zegt hierover:

"KRUISPUNT KAYA'S AMSTERDAM/CHIPPEWA/DJABOU Inzet PM • Start 1 september 2021 als Programmamanager (PM) MJOP (volgens huidig directeur R&O is de naam projectleider) • Extern adviseur zonder mandaat • Uitsluitend t.b.v. advisering Bijzondere Uitkering Meerjaren Uitvoeringsprogramma Wegen Bonaire 2019-2023 (MJOP): de daarin expliciet genoemde limitatieve lijst van wegen, USD 18,5 mln. Aanpassing alleen mogelijk via formele scopewijziging. Rotonde maakt geen deel uit van deze 18,5 mln en is buiten scope.

• Inzet op basis van OvO'S (Overeenkomsten van Opdracht) o Eerste OvO 1sept. 2020 – 28 febr. 2021, pas getekend op 20 januari 2021 (!) o Tweede OvO 1 maart 2021- 1 september 2021, verlengd tot 1 oktober 2021) Rol PM • PM: programmamanagement en voorbereiden overdracht MJOP aan OLB (PM heeft m.n. externe focus). Ondersteuning door (externe) Programma Secretaris (PS, ██████████, m.n. interne focus)

Werkpakketten;

- Planning/financiering/bemensing MJOP*
- Selectie en inrichting Systeem Wegbeheer • Opstellen procedure Raamovereenkomsten • Communicatie • Helpen verbeteren administratieve processen • Opstellen Masterplan*

Rapportages;

PM rapporteert aan maandelijks aan Stuurgroep Infrastructuur en Mobiliteit (Gezaghebber, Gedeputeerde Kroon, DG Min IenW, DG BZK, Dir Gemeentewerken Rotterdam). Aanvankelijk wekelijks overleg tussen PM, PS en Dir RO. Wekelijkse afstemming PM met Ministeries IenW en BZK.

Overige Wegenprojecten, buiten scope van MJOP Niet behorende tot de opdracht PM (en dus buiten scope) zijn de overige wegenprojecten op Bonaire; gelet op raakvlakken met het MJOP was er wel zo mogelijk periodieke afstemming met de betreffende projectleiders. Dit betrof met name:

- Scholenproject (EUR 3mln, Brede school Papa Cornes, Colegio San Luis Beltran, School Rayo si Solo, inclusief rotonde Kaya Amsterdam) • 9e/10e EDF Project (Aanleg riolering kustlijn, o.a. Kaya Dobrot) • FCB wegen (sociale woningbouw) • Lokale projecten (o.a. Kaya Albert Engelhart, Aruba, Ingletera) Lening Noodreparaties Wegen • Voorbeeld van bemiddeling PM tussen OLB en "Den Haag"; tijdelijk uitlenen fondsen vanuit MJOP voor noodreparaties aan wegen i.v.m. heftige regenval in november en december 2020

Besluitvorming/Procedures OLB: basis niet op orde. Bij aanvang van het Programma werd duidelijk dat de binnen het OLB de basis niet op orde is, betreffende de organisatie, de procedures en de personele capaciteit (kwantitatief en kwalitatief) . Hieronder volgen enkele voorbeelden ter verbetering.

- Onduidelijke interne administratieve procedures (geen inzicht in verleende opdrachten, veel langdurig uitstaande rekeningen; bijv. facturen Gemeente Rotterdam van medio 2020 nog steeds niet betaald; ontbreken aanbestedingsregels, geen deugdelijk archief) • Onduidelijke verantwoordelijkheden, bevoegdheden en besluitvorming (Bestuurscollege – Gedeputeerde - (plv)Dir. R&O, Afd. Hfd'n) • Directe politieke sturing op de uitvoering, ad hoc besluitvorming • Langere tijd vacature Dir. R&O; Zeer beperkt mandaat Dir. R&O • Capaciteitstekorten/hoge werkdruk R&O, waardoor het lastig was om voldoende tijd te hebben voor overleg en afstemming; daardoor was minder tijd beschikbaar voor afstemming over communicatie en over de te volgen procedures. Dir R&O is ook erg druk, waardoor het wekelijks benodigde afstemmingsoverleg in de praktijk meestal niet kon worden gevoerd.

- Organisatie R&O niet in orde: mede daardoor is er een Verbeterprogramma [REDACTED] Rotonde • Rotonde buiten scope MJOP (EUR 18,5).

- Raakvlak met MJOP ivm Kaya Amsterdam

- Grote politieke druk om e.e.a. voor Kerst 2020 te realiseren • Eerder ontwerp Rotonde was afgewezen • Grote politieke druk (Gedep. Kroon) om e.e.a. voor Kerst 2020 te realiseren • Nieuw ontwerp opgesteld door R&O, uitgewerkt door CEC • Grote maatschappelijke onrust • Rotonde was wekelijks aandachtspunt in Directieoverleg RO (Gedeputeerde Kroon met Afd. hoofden) en overleg intern R&O • Second Opinion Rotonde: Na stopzetten uitvoering rotonde speelde de programmamanager en -secretaris op verzoek van Dir R&O een rol bij in de contacten met RWS en I&W over de second opinion, gaandeweg werd het overgenomen door de Dir R&O en de projectleider [REDACTED]."

10) WELKE LESSEN KUNNEN HIERUIT GETROKKEN WORDEN VOOR DE TOEKOMST?

Om een aanvraag externe financiën aan te vragen dient het proces beschreven te zijn.

Een opdrachtformulering wordt pas verstrekt aan externen als het proces in zijn geheel uitgewerkt is en gecontroleerd door de proceseigenaar binnen de directie R&O. Vooraf meer uitzoekwerk door medewerkers van de directie R&O. Volgens de richtlijnen werken zoals in het geval van de rotonde had de rotonde conform de basiskenmerken kruispunten en rotondes van CROW uitgevoerd en getekend moeten worden. Daar zou geen uitzondering op moeten bestaan anders zou er geen rotonde gebouwd moeten worden als de afmetingen niet voldoen. Meer structuur bieden. Medewerkers meer opleidingsmogelijkheden geven zodat zij de wet en regelgeving van Europees Nederland volgen, in dit geval was Europees Nederland de geldverstrekker.

Structuur en mandaat op papier regelen binnen de directie R&O, wellicht ook bij andere directies. Medewerkers betrekken bij een project, niet alleen de directeur met externe bedrijven al was dit wel begrijpelijk in deze situatie (onderbemand).

De afdelingshoofd is in dit project niet gehoord maar zijn rol is cruciaal binnen de directie R&O. Met betrekking tot het project rotonde was [REDACTED] de enige persoon die op de hoogte was van het project en overal bij betrokken was. Hij zou degene moeten zijn die eerder had moeten ingrijpen en de nieuwe directeur direct had moeten wijzen op de ontstane fouten. Hij was de constante factor met kennis in dit project.

Tekeningen zoals voor de rotonde in zijn geheel uittekenen met leidingen en kabels, meer overleg met NUTS bedrijven.

Intussen is er een nieuw bedrijfssysteem, "digitaliseren wegenwerksysteem" ingevuld met data binnen de directie R&O waar de NUTS bedrijven hun plannen en uitvoerende werkzaamheden in kunnen verwerken zodat ieder betrokken organisatie van elkaar weet. Aan de hand hiervan wordt een visie gemaakt. Dit is een goede stap voorwaarts.

Directie Financiën meer betrekken bij het project zodat het project maandelijks gemonitord wordt. Mandaat geven aan de juiste medewerkers.

Bij het indienen van een project meer rekening houden met veranderingen van prijzen voor grondstoffen e.d. Uitvoering is altijd in de toekomst, in het geval van de rotonde twee jaar later.

Expertise binnen de afdeling R&O halen. Alles volgens de officiële lijnen laten lopen. Stroomschema's en protocollen per project opstellen en een ieder zich eraan confirmeren. Aanbeveling is om administratieve organisatie & interne controle (AOIC) op te stellen.

11) CONCLUSIE;

Het gehele proces is in te delen in fases waar het proces verkeerd liep.

Fase 1;

De opdracht formulering naar het bedrijf Caribbean Projects Developers B.V was al fout vanaf het begin. In eerste instantie is er een onderzoek gedaan naar mogelijke financiering en daarna pas uitgewerkt na goedkeuring. Dus geen mogelijkheden meer om het toegekende budget te veranderen. Vanaf het begin had de getekende rotonde onderzocht moeten worden naar de mogelijkheden met o.a. de NUTS bedrijven. De technische tekeningen hadden beter uitgewerkt moeten worden met meer onderzoek en conform CROW methode uitgewerkt worden. Dit is cruciaal in het gehele proces geweest. De start was al verkeerd begonnen.

Fase 2;

Tijdens de aanbesteding bleek de ingediende offertes veel te hoog, ruim ██████ ██████ dollar. Het toegekende budget was echter USD ██████ daar begonnen de problemen dat de rotonde kleiner moest worden getekend en berekend. BWM werd de aannemer die het ging uitvoeren en CEC ging de directievoering voeren. Vanaf 14 januari 2020 werd er gesproken over problemen met de rotonde, vooral met betrekking tot de NUTS bedrijven.

Fase 3;

De uitvoering van de rotonde. Vanaf 11 december 2019 zijn de NUTS bedrijven er pas bijgekomen. Vanaf 17 april 2020 geeft CEC aan dat WEB vanwege de ondergrondse infrastructuur de rotonde niet op de getekende plaats wilt. Door de problemen met de NUTS bedrijven wordt een nieuwe tekening gemaakt. CEC blijft in verschillende werkoverleggen aangeven over de problematiek met de NUTS bedrijven voorgelegd dient te worden aan de directie R&O en aan de stuurgroep.

Fase 4;

Na het vertrek van de oud directeur R&O en de start van de nieuwe directeur R&O zijn er beslissingen blijven liggen. Voor bijna vier maanden (eind juli tot half oktober 2020) zijn er geen beslissingen genomen betreffende de rotonde. De nieuwe directeur was ook niet goed ingelezen in dit dossier. Er is zelfs begin oktober 2020 een scope wijziging aangevraagd om géén rotonde aan te leggen. Ongeveer half oktober 2020 werd ineens versneld de aanleg van de rotonde uitgevoerd met alle problematiek die daardoor is ontstaan.

Fase 5;

In januari 2021 zijn de werkzaamheden stop gezet. Er is een tijdelijke omsluiting gemaakt aan de Kaya Amsterdam wat in totaal USD ██████ heeft gekost. Dit had niet hoeven te gebeuren, de extra kosten, als bovenstaande fases correct waren uitgevoerd.

