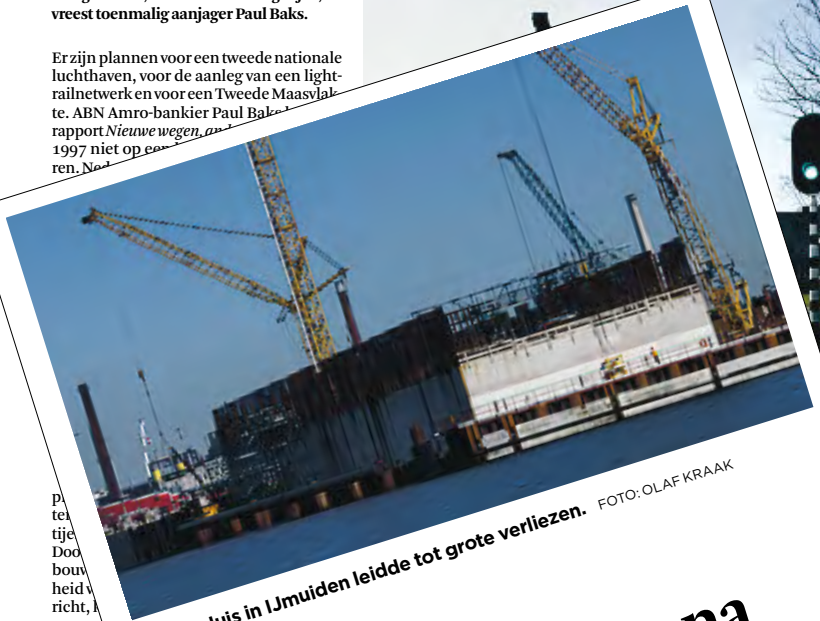


'Juridisering en nadruk op geld nekken samenwerking bouwers en overheid'

Arend Clahsen
Amsterdam

Eind jaren negentig raakte het in zwang: bouwers de hoofdverantwoordelijkheid geven bij grote infraprojecten zodat die goedkoper, en vooral beter worden. Maar nadat bouwers enkele grote missers hadden gemaakt, is Nederland terug bij af, vreesst toenmalig aanjager Paul Baks.

Er zijn plannen voor een tweede nationale luchthaven, voor de aanleg van een light-railnetwerk en voor een Tweede Maasvlakte. ABN Amro-bankier Paul Baks schreef in zijn rapport *Nieuwe wegen, oude problemen* in 1997 niet op een succesvolle manier. Nu...



De zeesluis in IJmuiden leidde tot grote verliezen. FOTO: OLAF KRAAK

De zeesluis in IJmuiden leidde tot grote verliezen. FOTO: OLAF KRAAK

MEER B... Daarna... verantwo... combinati... houd, teg... besteding... moet een bo... over de hele l... gen infrastruct... Bouw- en ontwe... nier zoveel mog... die kan ze het be... het belangrijkste... geld verspild word... zelfde geld worden... 'Dat hakte erin',... impact van zijn publi... zuiverder dan in het v... wel en niet kan.' De pol... telenthouciast on... ARN...

Rijk gaat evalueren na fiasco zeesluis

Arend Clahsen
Amsterdam

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat samen met de bouwsector complexe infrastructuurprojecten evalueren die voortvloeien uit de aanbesteding van nieuwe zee-

ten ook BAM, Heijmans en TBI Holdings uit de race voor de A15, waar nog maar twee partijen voor meedingen.

De zeesluis in IJmuiden was zeker niet het enige project met problemen. Andere voorbeelden van projecten die bouwers met verliezen van tientallen tot honderden miljoenen opzadelden, zijn de A2-tunnel in Maastricht en de verbreding van de A15 bij Rotterdam. Jaar na jaar werd een vechtelijke relatie tussen opdrachtgever en

jarig onderhoud. Waar is het verlopen gegaan?

Volgens Baks ging het snel mis. Het kenniscentrum dat publiek-private projecten moet aanmoedigen wordt door de Economische Zaken maar bij het ministerie van Financiën ondergebracht. Het ministerie van Financiën drukt op de financieringskant van projecten, terwijl daar de winst niet ligt.

Ook komt het amper tot daadwerkelijke samenwerking, merkt Baks bij de eerste gesprekken geen resultaat buiten aan tafel, maar juridisch moment t=0 is het proces gejuridiseerd. Bankier ziet dat Rijkswaterstaat heeft zeggenschap over te delegeren de marktpartijen het lastige juridische eigendom te delegeren, wel verbeterd door een duidelijke aanbestedingsprocedure, zodat er kennisuitwisseling is.

GEZAMENLIJK VEHIKEL
Wat bleef, is de focus op de samenwerking. Het wordt worden bij grote projecten. De criteria meegewogen zijn: de hinder, de bouwsnelheid, van duurzame materialen, het gel scoren vrijwel alle projecten aanbesteding hoge cijfers. De prijs is doorslaggevend. Bij een overzichtelijke aanbesteding, volgens Baks geen fout als ook de extra kosten van projecten bij de aanbesteding legd tegen de in de marge. Gaat het bouwbedrijf niet op project kwijt, maar op andere projecten.

'In het buitenland wordt regelmatig een gezamenlijk vehikel opgezet waarin opdrachtgever en opdrachtnemer het risico samen exploiteren. Bij een project van €3 mrd wordt dan een gezamenlijke risicopot gemaakt van €300 mln. Beide partijen dragen daarin €150 mln bij en proberen zoveel mogelijk over te houden', zegt Baks. 'Bij een gedeeld belang zijn er andere gesprekken.'

De oud-bankier vindt het jammer dat de ontwikkeling die in 1997 is gestart op de A15 lijn lijkt te raken. De terugkeer naar een meer klassieke opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie is nadelig voor de bouwsector, stelt Baks. 'Dat betekent dat projecten duurder worden voor de opdrachtgever en dus voor de samenleving. En dat is op uitloop qua tijd en geld zijn voor de overheid.'

Rijk moet risico delen bij complexe infraprojecten



Het Rijk is er €1,5 mrd beter van geworden sinds de financiering en langjarig onderhoud overnemen bij grote infraprojecten. Projecten verloopt sneller en zijn 10% tot 15% goedkoper dan in een traditionele relatie van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Als toenmalig minister Jeroen Dijsselbloem eind 2016 de Tweede Kamer informeerde over de zogenoemde DBF-omroep, gaf hij er veel nadruk op dat bij ieder infraproject van €60 mln wordt gekozen voor een klus kan worden overgenomen aan de markt.

geïntegreerde contracten in de planning. Oud-ABN Amro-bankier Paul Baks — in het verleden aanjager van publiek-private samenwerking — zei gisteren te vrezen dat het kind met het badwater wordt weggegooid. Volgens hem zijn de contracten niet fout, maar wel de manier waarop er in IJmuiden is omgegaan. Hij heeft een punt. Bij een snelwegproject in IJmuiden. Bouwers hebben die fout gemaakt, goed en slecht. En Nederland moet infra aan overnemen. De pijn zit bij de aanbesteding van de zeesluis. De winst op

BOUW

Infrastructurele aanbesteding is gebaat bij meer lef en harmonie



Hein van der Horst is coauteur van het handboek *Aanbesteden doe je zo*.



anzenlijke overschrijdingen van budgetten en planning.