

## Design & Build- contracten: hoe verder?

Gepubliceerd: 12 mrt. 2024



Het is een bekend fenomeen; als je je oude jas maar lang genoeg in de kast laat hangen, wordt hij vanzelf weer modieus. Maar geldt die wijsheid ook voor contractmodellen in het bouwrecht? Je zou het soms haast denken.

Waar in de vorige eeuw vooral werd gewerkt met traditionele contracten, werden de afgelopen decennia gekenmerkt door de opmars van design & build-overeenkomsten. Daaraan leverde de introductie van de UAV-GC begin deze eeuw een belangrijke bijdrage. Toeval of niet; die integrale contractvorm paste ook goed bij de tijdsgeest van de jaren negentig en de eerste jaren van deze eeuw, waarin de overheid steeds meer taken overhevelde naar de markt – zo dus ook met de ontwerptaak, die gedeeltelijk werd toebedeeld aan de aannemer.

De verwachtingen van deze contractvorm waren hooggespannen; men hoopte op een vlottere uitvoering tegen lagere kosten en (dus) met minder geschillen. De eerste jaren leken ook veelbelovend, maar de UAV-GC was misschien niet geboren onder het meest gunstige gesternte; de kredietcrisis in 2008 en de naweeën daarvan leidden zoals bekend tot barre tijden voor de aannemerij. Veel aannemers waren al tevreden als ze hun verliezen konden beperken, en inschrijven onder de kostprijs was in die tijd dus ook bepaald niet uitzonderlijk. Bovendien waren aannemers vanwege matig gevulde orderportefeuilles vaak bereid om aanzienlijke risico's te accepteren.

Dat merkten wij ook toen ons kantoor in 2016 het 90-jarig bestaan vierde. Kroon op de feestelijkheden vormde een bijeenkomst waarbij wij de aanwezige marktpartijen de vraag stelden; *'hoe beprijs je een werk accuraat op basis van een rudimentair programma van eisen/VO?'*. Niet zelden bleek dat de calculatie in dat geval berustte op een 'educated guess'.

Bij sommige werken zijn blinde vlekken in de beschikbare gegevens natuurlijk geen reden om af te zien van inschrijving; denk aan overzichtelijke utiliteitsbouwwerken, waarbij die risico's mogelijk te overzien zijn. Maar met name bij grote en complexe infrawerken leidde (en leidt) de verwezenlijking van dergelijke risico's met regelmaat tot hoog oplopende discussies.

## **Zeldzame situatie**

En mede daardoor is inmiddels sprake van een nogal zeldzame situatie; aannemers laten inmiddels te pas en te onpas weten dat ze geen onbeheersbare risico's meer willen lopen (de Noordtunnel bij Alblasterdam is een recent voorbeeld), óf beprijzen die zodanig dat het werk niet meer binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd (denk aan de Van Brienoordbrug). Begrijpelijk, maar zeer onwenselijk gelet op de broodnodige infrastructurele renovaties die de komende decennia moeten plaatsvinden.

De vraag is dus; hoe nu verder? Moeten we, zoals de politiek De Derde Weg inmiddels weer heeft

afgezworen, terug naar de 'oude jas', in dit geval; de traditionele uitvoeringsovereenkomst? Daar zou ik geen principiële bezwaren tegen hebben; de hierboven geschetste risico's worden in die overeenkomsten in ieder geval deels ondervangen.

Maar in deze oude jas zitten inmiddels misschien toch wel wat motten, want een terugkeer naar traditionele overeenkomsten is, zeker op korte termijn, niet realistisch; veel (ontwerp)kennis is inmiddels bij marktpartijen beland. En integraal contracteren *hoeft* ook geen probleem te zijn, zolang maar niet van marktpartijen wordt verlangd dat zij grote en onbeheersbare risico's op voorhand al beprijzen; dat station lijkt inmiddels toch echt ruimschoots gepasseerd.

---

**Thomas de Leeuwe, advocaat bij Rozemond**