

EEN BELANGRIJKE STAP RICHTING EEN ANDER BETALINGSSYSTEEM VOOR INFRA-WERKEN

Pilot Horst aan de Maas een succes

Hoe zet je de eerste stap in de verandering van een betalingssysteem? Een systeem dat stevig verankerd is in traditie en regelgeving, maar eigenlijk niet meer van deze tijd is? Dan start je een pilot met enthousiaste partijen die dat inzien. MKB INFRA en de gemeente Horst laten zien dat het kan.

Tekst: **Arie Grevers** - Foto's: **Kees Stuip**

“Welke opdrachtgever durft in overleg met MKB INFRA alvast een pilot aan?”

Die zin staat in het boekje ‘Contract op maat’, dat de branchevereniging voor mkb'ers in de grond-, weg en waterbouw in 2015 heeft uitgegeven. Aan de hand van vier thema's houdt MKB INFRA een warm pleidooi voor een GWW-aanbestedingspraktijk waarmee het midden- en kleinbedrijf uit de voeten kan. Eén van de thema's gaat over de staande praktijk omtrent betalingen. En uit dat hoofdstuk komt de geciteerde zin. Met name de continue voorfinanciering bij de uitvoering van projecten is een doorn in het oog van de mkb'ers. Anders dan in de B&U-bouw gebruikelijk is, kan de infra-ondernemer pas een maand na aanvang van het werk zijn eerste termijn over die maand ter goedkeuring voorleggen aan de opdrachtgever. In het beste geval wordt de termijn na – pak 'm beet – twee weken goedgekeurd. Bij afkeuring echter kan de aannemer zijn huiswerk opnieuw doen in de hoop dat de termijn dan wel geaccordeerd wordt. En zo kan het voorkomen dat je na ruim twee maanden na aanvang eindelijk de rekening over de eerste maand kunt presenteren. Tel daarbij op de betalingstermijn van

één maand als je geluk hebt en twee tot zelfs drie maanden als je pech hebt en je krijgt de eerste centen na drie tot vijf maanden op je rekening gestort. Het werk gaat intussen gewoon door met nieuwe kosten voor de aannemer, want zijn onderaannemer en toeleverancier moeten gewoon betaald worden, maar in de praktijk – de goeden niet te na gesproken – schuift hij deze betaling door. Door de bank genomen lijdt de hele keten die betrokken is bij de uitvoering van het werk, onder dit betalingsregime.

De boodschap van MKB INFRA: het systeem is aan verandering toe. De branchevereniging doet enkele voorstellen voor verbetering en onderbouwt die opvatting ondermeer met een rekenvoorbeeld. Als een gemeentelijke opdrachtgever bij aanvang of kort na aanvang een voorschot zou geven, dan scheelt dat op een werk van 5 ton bij een normale rentestand bijna 4.000 euro doordat de overheid, bijvoorbeeld een gemeente domweg goedkoper kan lenen dan de aannemer. Kortom: ook de opdrachtgevers zouden profiteren van een betalingssysteem dat van deze tijd is. [Noot redactie: dat rentevoordeel is in de pilot overigens met harde cijfers aangetoond – zie ook het kader!]

Het pilotteam (vlnr):
Johan Middelkamp,
Paul Thijssen, Wim
Konings, Dennis van
Otterdijk, Meriam de
Koning, Roel de Jong,
Paul Driessen en
Hennie Peek

Paul Driessen:
“Tijdens de crisis zagen we met lede ogen aan, dat gezonde infra-bedrijven uit onze regio de dupe werden en omvielen, doordat ze hun geld niet kregen voor werk dat ze verricht hadden.”





HORST AAN DE MAAS

Het is de gemeente Horst aan de Maas geweest die gehoor heeft gegeven aan de oproep. Een pilotproject was snel gevonden en die is nu afgerond. Hoogtijd om met alle betrokkenen te praten over de aanleiding, het verloop, de resultaten en hoe nu verder.

Paul Driessen, wethouder gemeente Horst aan de Maas en belast met de portefeuille Lokale Economie, Ontwikkeling en Beheer: "Tijdens de crisis zagen we met lede ogen aan, dat gezonde infra-bedrijven uit onze regio de dupe werden en omvielen, doordat ze hun geld niet kregen voor werk dat ze verricht hadden. Bijvoorbeeld bedrijven die als specialisten in onderaanneming hun werk uitvoeren. Dat is een maatschappelijk probleem, mede doordat de medewerkers van die bedrijven bij ons in de kaartenbakken belanden. Tot op heden hebben we onze bijdrage in de strijd tegen deze praktijken geleverd door de opdrachtnemers altijd binnen veertien dagen te betalen. We wilden eigenlijk wat meer kunnen betekenen, ook voor de ondernemers verderop in de keten die werk aannemen van onze opdrachtnemers. Dat is niet eenvoudig."

Roel de Jong, teamhoofd Openbare Werken bij de gemeente: "Ik zag in het boekje van

MKB INFRA aanknopingspunten om ons dilemma te lijf te gaan en na ruggespraak met de wethouder, zaten we al snel om tafel met de drie werkgroepleden 'betalingsregeling' van de aanbestedingscommissie van MKB INFRA. De taakverdeling van de aanbestedingsspecialisten binnen de pilot was van meet af aan helder. Meriam de Koning werd coördinator. Johan Middelkamp en Hennie Peek, beiden ondernemers, ontpopten zich als sparringpartners."

Wim Konings, adviseur Integraal Beheer & Realisatie bij de gemeente: "Bouwrijp maken van een kleine woonwijk. Dat werd het pilotproject, totale kosten ongeveer 3,5 ton. Om de veelzijdigheid van werkzaamheden leek ons dat een prima project om de doelstellingen te toetsen. Je hebt immers te maken met grondwerk, straatwerk, asfaltering, riolering. Er wordt werk in onderaanneming uitgevoerd en er zijn toeleveranciers bij betrokken."

Roel de Jong: "Het is een meervoudig onderhandse aanbesteding geworden, waarbij vijf aannemers zijn uitgenodigd. Eentje, een grootbedrijf, kon niet meegaan in de pilot. De aanpak in de pilot sloot niet aan bij de interne administratieve en financiële organisatie. De vier anderen, allen

Wim Konings:

"In de pilot zijn de nacalculaties van dag tot dag bijgehouden. Dus geen discussies achteraf."

mkb'ers, hadden er wel oren naar. Uiteindelijk ging het werk naar de Horster Wegenbouw Combinatie [HWC]."

Dennis van Otterdijk, directeur [HWC]: "We kregen tevoren precies te horen wat de bedoeling was. Ook bijvoorbeeld dat onze specialisten en toeleveranciers op de hoogte werden gesteld van het moment waarop wij onze termijnbetalingen zouden ontvangen. Als zij daarop te lang op geld zouden moeten wachten (binnen een week na ontvangst geld moest er betaald worden), mochten ze dat, als ze er met ons niet uit zouden komen, aankaarten bij onze opdrachtgever, de gemeente Horst aan de Maas. Een echte open samenwerking in de keten, dat was het doel."

Meriam de Koning, aanbestedingsspecialist MKB INFRA: "Bij aanvang van het werk heeft de aannemer een planning gemaakt. Daarbij is gelijk al een inschatting gemaakt >



Meriam de Koning:
“In dat licht kun je deze pilot zien als een opstapje richting aanpassing van de betalingsregels.”

van de kosten die in de eerste maand te maken waren. Dat bedrag is direct gefactureerd en door de gemeente binnen twee weken overgemaakt. De hoofdaannemer hoefde dus niet – zoals gebruikelijk in de infra – een beroep te doen op zijn krediet of de betalingstermijnen in de keten wat op rekenen. Deze planning met bijbehorende betaling is gaande het werk voortdurende onderwerp van gesprek gebleven.”

Johan Middelkamp, MKB INFRA-lid en begeleider van de pilot: “En dat is precies wat wij hebben beoogd met onze voorstellen voor een ander betalingssysteem. Geen voorfinanciering, maar boter bij de vis. En dat brengt natuurlijk verplichtingen met zich mee richting de bedrijven in de keten. Die openheid en de wetenschap dat je gezamenlijk in vertrouwen het werk tot een goed einde brengt, zijn voor ons vanzelfsprekende onderdelen van het maatschappelijk verantwoord ondernemen. De basis van elke vorm van samenwerking is ‘controleerbaar’ vertrouwen!”

Hennie Peek, MKB INFRA-lid en begeleider van de pilot: “Helemaal mee eens. Wie een goed stukje werk aflevert, ongeacht de positie in de keten, heeft recht op snelle betaling. Het gaat niet aan, of je nu opdrachtgevend gemeente of opdrachtgevend aannemer bent, om geld te verdienen door geld vast te houden.”

Paul Thijssen, hoofd bedrijfsbureau HWC: “Op de bouwplaats hield ik samen met Wim Konings van de gemeente dagelijks nauwkeurig bij wat uitgevoerd was en welke kosten daaraan verbonden waren. Na afloop van elke maand hebben we in overleg gekeken naar de afwijkingen ten opzichte van

wat we begroot en al betaald gekregen hadden. Mochten daar om wat voor redenen dan ook verschillen opgetreden zijn, dan werd dat verschil verrekend met het begrote bedrag in de factuur voor de daaropvolgende termijn.”

Wim Konings: “Dat was voor Paul en voor mij wel meer werk, maar dat kwam toch vooral doordat we niet gewend zijn om directe nacalculaties te maken. De verrekening kwam vroeger helemaal aan het eind wel. In de pilot is dat van dag tot dag bijgehouden. Dus geen discussies achteraf. Ik zie ook dat als een belangrijk voordeel, want je hebt achteraf minder werk.”

Roel de Jong: “Als gemeente moeten we nog een standpunt innemen of we de systematiek vakder zullen toepassen. We zijn positief gestemd, al past het waarschijnlijk niet bij elk project. De pilot is in ieder geval een belangrijke stap richting een ander betalingssysteem voor onze infra-werken.”

Meriam de Koning: “Ook wij zijn enthousiast. Dit was de eerste pilot. We zijn nu druk met de voorbereidingen voor andere pilots. Op grond van meerdere ervaringen, ook in andere situaties verwachten we definitiever conclusies te kunnen trekken en hopelijk op basis daarvan aansluitend met een goed onderbouwd concept voor een betalingssysteem te kunnen komen, dat recht doet aan alle partijen in de uitvoeringsketen van projecten. In dat licht kun je deze pilot zien als een opstapje richting aanpassing van de betalingsregels.”

Paul Driessen: “Hoe kom je dichterbij elkaar, zonder dat dat ten koste van de concurrentie gaat? Daar gaat het om en dat is

lastig, maar de pilot heeft aangetoond dat het kan. Het zou interessant zijn te peilen hoe onze uitgangspunten zich verhouden op een project van 10 miljoen, waarbij de keten nog een stuk breder is. In hoeverre reikt je invloed als opdrachtgever? Je kunt geen betalingsdiscipline-eisen opleggen aan partijen met wie je geen contract hebt. Op een gegeven moment heb je als opdrachtgever geen zicht meer op wat zich afspeelt enkele stappen dieper in de keten.”

Johan Middelkamp: “Tenzij een nieuw betalingssysteem is vastgelegd in de regelgeving.” □

Voorlopige conclusies

- **Voordeel aan rente van €2400,- op een bedrag van €350.000. Bij een omzet van 20 miljoen is dit bijna 130.000 euro per jaar.**
- **Afname van het balanstotaal met ca. 25%, hetgeen een positief effect heeft op de solvabiliteit (toename 20-25%), waardoor evt. discussies met kredietinstellingen kunnen worden voorkomen**
- **Mogelijkheid tot halvering van de kredieten bij de banken (waardoor de balanstotalen van de banken omhooggaan).**
- **Beperking van de kans op faillissementen in de keten (doelstelling Horst aan de Maas).**
- **Voorkoming van de financieringslasten binnen de keten; door afschaffing van onredelijke betalingscondities met termijnen van soms 90 dagen of langer kan men niet meer teren op het geld van ketenpartners.**