

Einde van het dictaat van de laagste prijs

Bij openbare aanbestedingen voortaan ook aandacht voor kwaliteit

LIEVEN DESMET
BRUSSEL

Voortaan geldt niet langer de goedkoopste prijs voor openbare aanbestedingen. Het Europees Parlement keurde een nieuwe richtlijn goed waardoor ook kwaliteitsnormen als duurzaamheid en sociale bescherming in aanmerking komen.

Roemeense schijnzelfstandigen die 's nachts in onderaanneming voor 5 euro per uur de treinstellen van de NMBS poetsen. Als het van Europa afhangt is het definitief verleden tijd met dergelijke extreme vormen van sociale uitbuiting. Het Europees Parlement heeft de herziening van de richtlijnen omtrent openbare aanbestedingen goedgekeurd. Daarbij is het dictaat van de laagste prijs naar de prullenmand verwezen.

"De nieuwe regels garanderen de sociale bescherming van werknemers en gaan sociale dumping tegen", zegt een tevreden Europees Parlements lid Saïd El Khadraoui (sp.a). "Openbare aanbestedingen moeten niet meer toegekend worden aan de goedkoopste bidder, omdat vanaf nu ook kwaliteitsnormen in rekening worden gebracht, zoals duurzaamheid en sociale bescherming."

Geen overdreven luxe. Het bovenstaande voorval van de NMBS is bittere realiteit van amper twee jaar geleden. Bij de onderaannemer van het schoonmaakbedrijf Gom, dat de openbare aanbesteding bij de NMBS in de wacht sleepte, verdienden de Roemenen als zelfstandigen netto 5 à 6 euro per uur. De NMBS-top reageerde dat ze niks konden doen, want dat het contract volgens de regels van de wet werd gegund.

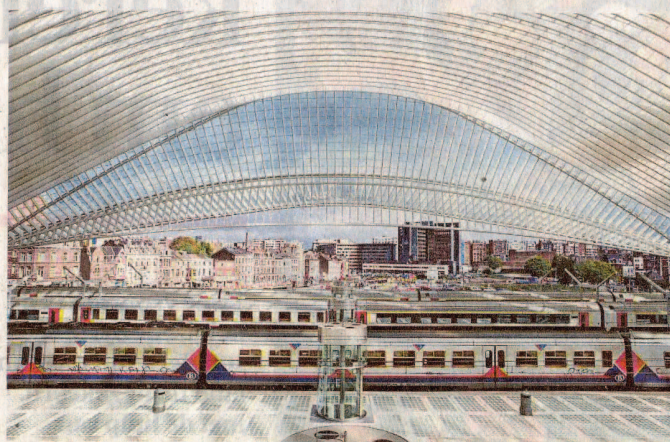
Puntenschaal

"Dat argument zal met de nieuwe richtlijn niet meer gelden", zegt El Khadraoui. "Abnormaal lage biedingen kunnen voortaan onderzocht worden, of gewoon opzijgeschoven. Het geeft meer flexibiliteit om een contract te gunnen, want dat was tot nog toe een probleem. Als het dossier aan alle vormvereisten voldeed en de goedkoopste was, was er nog weinig manoeuvreerruimte."

Dat die manoeuvreerruimte ook de deur openzet voor misbruik – wie bepaalt immers welke de kwaliteitseisen zijn – lijkt niet



Europarlementslid Saïd El Khadraoui: 'Dit is belangrijk in de strijd tegen sociale dumping'



meteen een gevaar. De voordelen wegen niet op tegen de mogelijke nadelen, klinkt het bij verschillende sectoren. De richtlijn gaat nu naar de lidstaten, en die moeten ze binnen 24 maanden omzetten in dwingende wetgeving. Daarbinnen kunnen ze zelf de vormvereisten omschrijven en bijvoorbeeld een puntenschaal invoeren. Daarbij kan omschreven worden welke parameters, zoals sociale of milieurechten, welk gewicht krijgen in de gunning, zegt El Khadraoui.

Slag om de arm

Batovox, het communicatieplatform van de bouwsector, is tevreden. "De nieuwe regels beogen ook dat grote opdrachten worden opgeknipt, zodat kleine bedrijven op onderdelen mee kunnen bieden. Dat is goed nieuws voor onze

tallose kmo's die anders naast grote opdrachten grijpen."

Ook Hilde Engels, voorzitter van schoonmaakunie ABSU, is opgetogen, al houdt ze een slag om de arm. "Dit is een belangrijke stap in de goede richting. Veel zal echter afhangen van de omzetting van de wet en welke de vormeisen zullen zijn bij de nieuwe aanbestedingen. Als de prijs voor pakweg 70 procent doorweegt, is het een maat voor niks. Maar laat ons afwachten naar de concrete omzetting."

Het gunnen van overheidsopdrachten speelt een grote rol in onze economie. In Europa spenderen de lidstaten ongeveer 19 procent van het bbp aan dergelijke opdrachten. Elk jaar doen de gezamenlijke overheden in Europa voor ongeveer 2.000 miljard euro aan openbare aanbestedingen.

'Mislukte' openbare aanbestedingen

Station Luik-Guillemins

Het station, onder een glazen koepel, zou 150 miljoen euro kosten en eind 2004 ingehuldigd worden. Dat bleek destijds de beste aanbesteding. Toen het uiteindelijk in 2009, vijf jaar te laat, opende, klokte het kostenplaatje af op **445 miljoen euro**.

Fyra



laat geleverd, voldeed niet en vertoonde tal van mankementen.

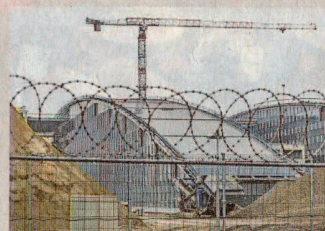
De NMBS en het fiasco met de Fyra staat nog bij iedereen in het geheugen gegrift. De Italiaanse moedermaatschappij AnsaldoBreda maakte zich sterk dat ze de trein kon bouwen, al rezen van meet af twijfels. De trein werd jaren te

Antwerps Justitiepaleis



volgens de meest recente stand van zaken **254 miljoen euro**, ruim twee keer zoveel als de Regie der Gebouwen had begroot.

Nieuw NAVO-hoofdkwartier



worden genomen, maar die deadline wordt wellicht niet gehaald.

Begin dit jaar bleek dat de bouwheer BAM Alliance zich niet aan de voorziene bovengrens van 1,05 miljard euro kan houden. Er wordt gesproken over **245 miljoen euro extra** kosten. Normaal zou het nieuwe NAVO-gebouw in het voorjaar van 2016 in gebruik