

## Wetsvoorstel rechtsbescherming bij aanbesteden: Laat Nederland niet stilvallen!

Uw Kamer bespreekt de wijziging van de Aanbestedingswet 2012 i.v.m. de versterking van de rechtsbescherming bij aanbesteden (36 874) op 13 mei 2026. Wij roepen uw Kamer op het wetsvoorstel in deze vorm niet aan te nemen.

### Brede en consistente kritiek op het wetsvoorstel

Overheid en marktpartijen zijn het eens over de kernopgave: zorgen voor een snelle en effectieve rechtsbescherming. Dit wetsvoorstel Rechtsbescherming bij Aanbesteden draagt daar niet aan bij. Dat is de mening van deze coalitie die de handen ineen hebben geslagen: de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), Interprovinciaal Overleg (IPO), ProRail B.V., N.V. NS Groep (NS), Tennet TSO B.V. en Netbeheer Nederland. Maar ook onafhankelijke en gezaghebbende instanties en wetenschappers hebben een kritisch oordeel gegeven. Deze samenhangende kritiek wijst op structurele problemen in het wetsvoorstel. Een greep uit de kritieken:

1. **Raad van State:** “... niet inzichtelijk is dat de voorgestelde maatregelen de geconstateerde problemen daadwerkelijk oplossen en daarmee de rechtsbescherming voor ondernemers wordt vergroot”. ([hier te lezen](#))
2. **Wetenschappers prof. mr. Janssen en prof. dr. ir. Schotanus in de Wetenschapstoets:** “Het wetsvoorstel draagt naar onze mening niet bij aan verbetering van rechtsbescherming bij overheidsaanbestedingen.” ([hier te lezen](#))
3. **Tijdelijke commissie Grondrechten en Constitutionele toetsing:** “...met vertegenwoordigers van zowel ondernemers als van aanbestedende diensten in gesprek te gaan over de evenredigheid van de voorgestelde wettelijke termijnen en daarbij aandacht te besteden aan de mogelijke voor- en nadelige gevolgen.” ([hier te lezen](#))

### Verslechtingen: verwachte gevolgen voor aanbestedingspraktijk

- Verlengde doorlooptijden: langere en duurdere aanbestedingsprocedures voor overheid én markt.
- Vertragingsrisico's voor cruciale publieke projecten met een maatschappelijke opgave, met impact op doorlooptijden. Denk aan woningbouw, energienetwerken en openbaar vervoer.
- Minder voorspelbaarheid van aanbestedingsprocedures voor ondernemers en aanbestedende diensten.
- Afnemende aantrekkelijkheid van de publieke markt: minder inschrijvers en nieuwe toetreders.
- Hogere administratieve lasten, toenemende druk op nu al schaarse inkoopcapaciteit en meer juridische kosten.
- Risico op een 'klachtcarrousel' (het in een lopende aanbestedingsprocedure achtereenvolgend indienen van klachten bij het interne klachtenloket, de Commissie van Aanbestedingsexperts en vervolgens de rechter).
- Strategisch gedrag van zittende marktpartijen: via klachten of vertragingstactieken een contractverlenging afdwingen en zo de toetreding van nieuwe partijen frustreren.
- Een grotere druk op aanbestedende diensten kan besluitvorming vertragen of blokkeren.
- Risicomidend gedrag bij publieke inkopers: meer gunning op de laagste prijs. Dit staat haaks op beleidsdoelen zoals duurzaamheid, innovatie en maatschappelijk verantwoord inkopen.

### Verbeteringen aan het wetsvoorstel: doe het in één keer goed

In plaats van overhaaste stappen is het verstandig te wachten op de nieuwe aanbestedingsregels uit Brussel (verwacht in zomer 2026), goed te onderzoeken welke behoefte er werkelijk leeft en vervolgens te bepalen wat er nodig is om die behoefte in te vullen. Daarmee worden de voorwaarden gecreëerd voor een aanbestedingsmarkt die echt goed kan functioneren.

### **Voorbeelden van waar het mis kan gaan...**

- Vertraging van aanbestedingen en latere gunning van contracten gaat de netbeheerders niet verder helpen met de maakbaarheidsopgave die al zwaar onder druk staat. Dit frustrleert (de planning van) broodnodige netuitbreidingen en netverzwaringen die nodig zijn voor het tegengaan van netcongestie.
- De aannemerscapaciteit in de huidige markt is al zeer krap en met de onvoorspelbaarheid van aanbestedingsprocedures en termijnen, maakt dit publieke opdrachten niet aantrekkelijker. Met afnemende interesse van de markt komt ook de voortgang van de energietransitie verder onder druk te staan.
- NS voert met regelmaat grote moderniseringsprogramma's uit aan haar treinseries. Bij deze grote projecten zijn veel verschillende leveranciers betrokken die ieder een deel van de benodigde onderdelen leveren of werkzaamheden verrichten. Omdat de treinen nodig zijn om reizigers te vervoeren en omdat de werkplaatscapaciteit schaars is, is het van belang dat de ontzekking van een treinstel aan de dienstregeling zo kort mogelijk is en gebeurt op het moment dat er werkplaatscapaciteit beschikbaar is. Dit gaat gepaard met een complex planningsproces dat niet alleen ziet op de uitvoering, maar juist al begint bij de aanbesteding van de vele verschillende opdrachten. Deze aanbestedingen lopen vrijwel simultaan en moeten alle tijdig, ruim voor de aanvang van het daadwerkelijke moderniseringsproces zijn afgerond. Als dat niet het geval is, loopt de planning spaak met als gevolg dat (kostbare) werkplaatscapaciteit niet gebruikt kan worden. Hierdoor kan het zo zijn dat andere onderhoudsprogramma's niet (tijdig) uitgevoerd kunnen worden waardoor treinstellen niet beschikbaar zijn voor het vervoeren van reizigers waardoor drukte in treinen toeneemt of treindiensten vervallen.
- Verplichte opschorting van aanbestedingen kan bij complexe infraprojecten leiden tot forse maatschappelijke schade: jaren vertraging, tientallen miljoenen euro's extra kosten en het stilvallen van cruciale verbeteringen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In projecten zoals de onderdoorgang Wolfheze betekent het missen van één cruciaal uitvoeringsvenster dat de regio langdurig verstoken blijft van een veiligere en beter bereikbare infrastructuur. Het tijdig benutten van een Trein Vrije Periode (TVP) is daarom cruciaal. Een TVP of Voorziene Niet Beschikbaarheid (VNB, TenneT) is een vooraf – vaak jaren van tevoren – vastgelegde periode waarin er geen treinverkeer rijdt of transportverkeer mogelijk is en werkzaamheden veilig kunnen plaatsvinden. De impact op een project als de onderdoorgang Wolfheze staat in de bijlage uitvoeriger beschreven.

## Bijlage: Concrete impact verplichte opschorting: onderdoorgang Wolfheze

Verplichte opschorting van aanbestedingen kan bij complexe infraprojecten leiden tot forse maatschappelijke schade: jaren vertraging, tientallen miljoenen euro's extra kosten en het stilvallen van cruciale verbeteringen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. In projecten zoals de onderdoorgang Wolfheze betekent het missen van één cruciaal uitvoeringsvenster dat de regio langdurig verstoken blijft van een veiligere en beter bereikbare infrastructuur. De gevolgen reiken verder dan individuele projecten: zij verminderen de uitvoeringscapaciteit, verhogen de druk op schaarse middelen en vertraagden de realisatie van essentiële infrastructuur en duurzaamheidsdoelstellingen.

### Maatschappelijke context: waarom dit project ertoe doet

De onderdoorgang in Wolfheze is geen op zichzelf staand technisch project, maar een ingreep met directe impact op de leefomgeving. Het project draagt bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid (minder gelijkvloerse kruisingen), de doorstroming van lokaal verkeer en de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen in de omgeving. Voor bewoners betekent dit minder wachttijden, minder risico's en een prettiger leefklimaat. Juist dit soort projecten maakt het verschil "op straatniveau" en is daarmee ook direct voelbaar voor de omwonenden.

### Impact van het wetsvoorstel

Voor het project onderdoorgang Wolfheze is het tijdig benutten van een Trein Vrije Periode (TVP) cruciaal. Een TVP of Voorziene Niet Beschikbaarheid (VNB, TenneT) is een vooraf – vaak jaren van tevoren – vastgelegde periode waarin er geen treinverkeer rijdt of transportverkeer mogelijk is en werkzaamheden veilig kunnen plaatsvinden. Deze vensters zijn schaars, onderling afgestemd in het landelijke spoorstelsel en slechts zeer beperkt beschikbaar. Indien een TVP wordt gemist, bijvoorbeeld door vertraging in de aanbesteding (zoals bij verplichte opschorting tijdens klachtenprocedures), kan deze niet eenvoudig op korte termijn opnieuw worden ingepland. Zelfs als de oorzaak van de vertraging binnen een dag wordt opgelost, moet een gemiste TVP opnieuw jaren vooruit worden gepland. In de praktijk leidt dit vrijwel altijd tot een vertraging van circa 1,5 tot 2 jaar.

Indien de TVP in dit project zou worden gemist als gevolg van vertraging in de aanbesteding, zou dat resulteren in meerkosten van circa **€10 miljoen** op een projectomvang van **€35 miljoen**. De meerkosten bestaan met name uit langdurige verlenging van contract- en personeelskosten, herontwerp en integratie van het project, extra uitgaven voor huisvesting, materiaalopslag en vergunningen. Daarnaast zorgen prijsindexatie, aanvullende onderhoudsmaatregelen, ecologische verplichtingen en verhoogde risico's voor verdere kostenstijging en onzekerheden.

### Breder effect: schaarste en systeemimpact

Het missen van een TVP raakt niet alleen dit ene project. Herplanning werkt door in andere projecten en zet de hele uitvoeringsagenda onder druk. Daarmee ontstaat een domino-effect; vertraging van andere infrastructuurprojecten, extra druk op schaarse capaciteit (personeel, materieel) en vertraging van bredere maatschappelijke opgaven, zoals woningbouw en de energietransitie.

### Waarom eerder starten geen oplossing is

Het vervroegen van aanbestedingen biedt in de praktijk geen afdoende oplossing voor dit risico:

- **Langlopende projectcycli:** veel projecten hebben een doorlooptijd van (tientallen) jaren en zijn strak afgestemd met andere projecten en stakeholders;
- **Beperkte planningsruimte vooraf:** de voorbereidingsfase wordt al volledig benut door complexe en moeilijk te plannen processen zoals engineering, vergunningstrajecten, onderzoeken en het vastleggen van TVP/VNB-momenten;
- **Afhankelijkheid van externe besluitvorming:** eerdere aanbesteding vereist eerdere besluitvorming (bijv. financiering of onherroepelijke tracébesluiten), wat vaak niet haalbaar is;
- **Project specifieke beperkingen:** bij specifieke projecttypen (zoals functiehandhaving) is de planning afhankelijk van inspecties en technische levensduur, waardoor versnelling niet mogelijk is.