

Aan de leden van de raad van de gemeente Noardeast-Fryslân
Postbus 1
9100 AA Dokkum

Ons kenmerk: 2026-059914
Cluster: Mienskip
Datum: 17 maart 2026

Onderwerp: beantwoording raadsvragen

Geachte raad,

Op 20 februari 2026 heeft mevrouw M. van der Staal van fractie SIN, op grond van artikel 52 Reglement van Orde schriftelijke vragen gesteld, over de aanbesteding van het vervoer door de Gemeenschappelijke Regeling Jobinder.

In deze brief geven wij antwoord op die vragen.

1. In hoeverre is bij de aanbesteding gestuurd op kwaliteit en continuïteit van begeleiding tijdens het vervoer, naast de prijs?

Volgens de Aanbestedingswet 2012 moeten gunningscriteria objectief, transparant en proportioneel zijn. Daarnaast moeten deze criteria op een uniforme wijze worden toegepast en zodanig geformuleerd worden dat alle inschrijvers ze op dezelfde manier kunnen interpreteren. Deze uitgangspunten zijn toegepast in de aanbesteding. De gunning is daarbij vastgesteld op basis van 60% voor kwaliteit en continuïteit van begeleiding tijdens het vervoer en 40% voor de prijs.

2. Hoe beoordeelt het college het risico dat lokale werkgelegenheid, maar ook de houdbaarheid van het leerlingenvervoer onder druk komt te staan als gevolg van de gekozen aanbestedingsvorm?

Voor de lokale werkgelegenheid heeft de aanbesteding geen negatieve gevolgen. In de cao Taxivervoer hebben werkgevers en vakbonden afspraken gemaakt over het 'meeverhuizen' van werknemers wanneer een vervoerscontract naar een andere aanbieder gaat. Deze OPOV-regeling (overgang personeel bij overgang vervoerscontracten) biedt medewerkers in de taxibranche extra werkzekerheid en verkleint de risico's voor de continuïteit van het leerlingenvervoer.

Wat de aanbestedingsprocedure betreft: gemeenten en de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Jobinder hebben geen keuzevrijheid in de aanbestedingsvorm. De Aanbestedingswet 2012 verplicht overheden om op een eerlijke, transparante en doelmatige manier in te kopen, waarbij alle vervoerders gelijke kansen krijgen. Daarom moet het vervoer worden aanbesteed.

3. Klopt het dat vervoerders moeten investeren in verdere verduurzaming van het wagenpark terwijl de tarieven onder druk staan?

Het Programma van Eisen bevat duurzaamheidseisen die zijn gericht op het realiseren van zo duurzaam mogelijk vervoer. Hoewel het programma duurzame oplossingen stimuleert, is dieselveervoer niet volledig uitgesloten. Dit zorgt ervoor dat ook vervoerders die nog met dieselbusjes rijden, zich konden inschrijven en een eerlijke kans hebben in het aanbestedingsproces.

Er is ervoor gekozen om bij de start een minimumpercentage van 50% zero-emissievoertuigen te vragen, oplopend tot 100% per 1 januari 2030. Dit sluit aan bij de minimumeis voor zero-emissie waaraan alle gemeenten zich hebben verbonden. Aanbieders zijn uitgedaagd om een hoger percentage aan te bieden, waarvoor extra kwaliteitspunten konden worden toegekend bij de beoordeling van de inschrijving.

Het gehanteerde groeipad is op verzoek van het voltallige bestuur van de GR Jobinder aangehouden, met name vanwege de mogelijke knelpunten bij de realisatie van de benodigde infrastructuur voor de verduurzaming.

4. *Tot wat voor effect heeft het temporiseren van Zero Emissie Beleid geleid in de aanbesteding en de mogelijkheid van lokale aanbieders om aan deze aanbestedingseisen te voldoen?*

Alle aanbieders hebben de mogelijkheid om het zero-emissiematerieel gefaseerd in te voeren en daarbij de mogelijkheid een groeipad tot 2030 te presenteren. Het indienen van zo'n groeipad levert tevens aanvullende punten op binnen het duurzaamheidscriterium.

5. *Hoe beoordeelt het college de financiële haalbaarheid van deze combinatie van eisen?*

Hier kunnen wij geen inhoudelijk oordeel over geven. Dit onderwerp maakt deel uit van de aanbestedingsprocedure en valt onder de verantwoordelijkheid van de GR Jobinder.

Het Mobiliteitsbureau van de GR Jobinder had in eerste instantie voorgesteld om bij de start van het vervoer direct over te gaan naar 100% zero-emissie. In de praktijk zou er hoe dan ook geïnvesteerd moeten worden. Op basis van recente aanbestedingen was bovendien de verwachting dat vrijwel alle aanbieders die overstap in één keer zouden maken.

Zoals toegelicht bij het antwoord op vraag 3 heeft het bestuur dit voorstel aangepast: in plaats van 100% wordt nu gestart met 50% zero-emissie.

6. *Hoeveel lokale vervoerders hebben er nu voor gekozen om niet mee te doen aan de aanbesteding t.o.v. de vorige aanbesteding? Is dit een toename of afname?*

In onze regio zijn drie lokale vervoerders actief. Een van deze drie vervoerders is onderdeel van één van de winnende partijen aan wie het vervoer is gegund.

7. *Hoe beoordeelt het college het risico dat dit leidt tot minder aanbieders en daarmee minder keuzevrijheid en veerkracht in het systeem?*

Wij voorzien geen afname van het aantal aanbieders. Doordat de Aanbestedingswet 2012 gemeenten en de GR Jobinder verplicht tot een Europese aanbesteding, wordt de markt juist breder opengesteld voor potentiële inschrijvers. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 6.

8. *Wat is het plan van het college als de continuïteit van het vervoer in het gedrang komt?*

Wanneer het vervoer in het gedrang komt, bijvoorbeeld als gevolg van een faillissement of wanneer een vervoerder niet aan de vervoervraag kan voldoen, kan op basis van de zogenaamde wachtkamerregeling een andere gegunde vervoerder het vervoer overnemen. Deze overname vindt altijd plaats onder de voorwaarden zoals vastgelegd in de gunningsbesluiten en de ondertekende contracten.

9. Welke invloed heeft Noardeast-Fryslân gehad op de opzet van deze aanbesteding binnen Jobinder? En op welke punten heeft het college zich sterk gemaakt voor de belangen van onze inwoners?

Onze gemeente heeft, middels de besluitvorming binnen het bestuur van de GR Jobinder, richting gegeven aan de opzet van de aanbesteding. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 3 over de keuze voor het percentage zero-emissie.

10. Is het college bereid om – samen met andere gemeenten – te kijken naar aanpassingen nu blijkt dat kwaliteit, maatwerk en lokale betrokkenheid onder druk staan?

Wij hebben juridisch daartoe geen bevoegdheid en mogelijkheden. Het wijzigen van een gunningsbeslissing binnen het aanbestedingsrecht is een uiterst delicate handeling, omdat dit aanzienlijke juridische en financiële risico's met zich mee kan brengen.

Zodra een voorlopige gunningsbeslissing is verzonden, gaat de wettelijke opschortende termijn in (meestal 20 dagen bij Europese aanbestedingen). Binnen deze periode kunnen alleen inschrijvers nog bezwaar maken tegen de voorgenomen gunning. Pas na afloop van deze termijn wordt de gunning definitief, en kan deze in beginsel niet meer worden aangepast.

11. Welke lessen trekt het college uit de signalen van vervoerders die nu afhaken?

De GR Jobinder heeft de juiste aanbestedingsprocedure doorlopen. Daarbij staat het leveren van kwalitatief goed leerlingenvervoer op de eerste plaats.

12. Is het college bereid in gesprek te gaan met lokale vervoerders, gebruikers en chauffeurs om te komen tot een toekomstbestendige en sociaal verantwoorde inrichting van het vervoer?

De Aanbestedingswet 2012 bepaalt dat het vervoer via een openbare aanbesteding moet worden aanbesteed. Dit houdt in dat alle geïnteresseerde vervoerders – inclusief lokale partijen – kunnen inschrijven. Het is aan de vervoerder zelf om te besluiten of zij daadwerkelijk een inschrijving indient.

Wij mogen geen afzonderlijke afspraken of onderhandelingen voeren met alleen lokale vervoerders over de vormgeving of gunning van het vervoer. Dit is wettelijk niet toegestaan, omdat dit de open en eerlijke mededinging zou verstoren.

Om binnen deze kaders toch te werken aan toekomstbestendig en sociaal verantwoord vervoer, is in 2017 de GR Jobinder opgericht. De huidige focus op uitsluitend leerlingenvervoer en Wmo-vervoer zorgt er echter voor dat andere groepen met vervoers- of verkeersarmoede geen passende mobiliteitsoplossingen hebben. Het reguliere openbaar vervoer komt voor veel inwoners op grotere afstand te staan, terwijl zij vaak niet de middelen hebben om deze afstand zelf te overbruggen. Hierdoor neemt de ongelijkheid in toegang tot mobiliteit toe.

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Noardeast-Fryslân,

H.J.C.M. Verbunt, MBA
Secretaris

mr. J.G. Kramer
Burgemeester